

En memoria de los que ya no están en vida y aportaron en el engrandecimiento del puerto

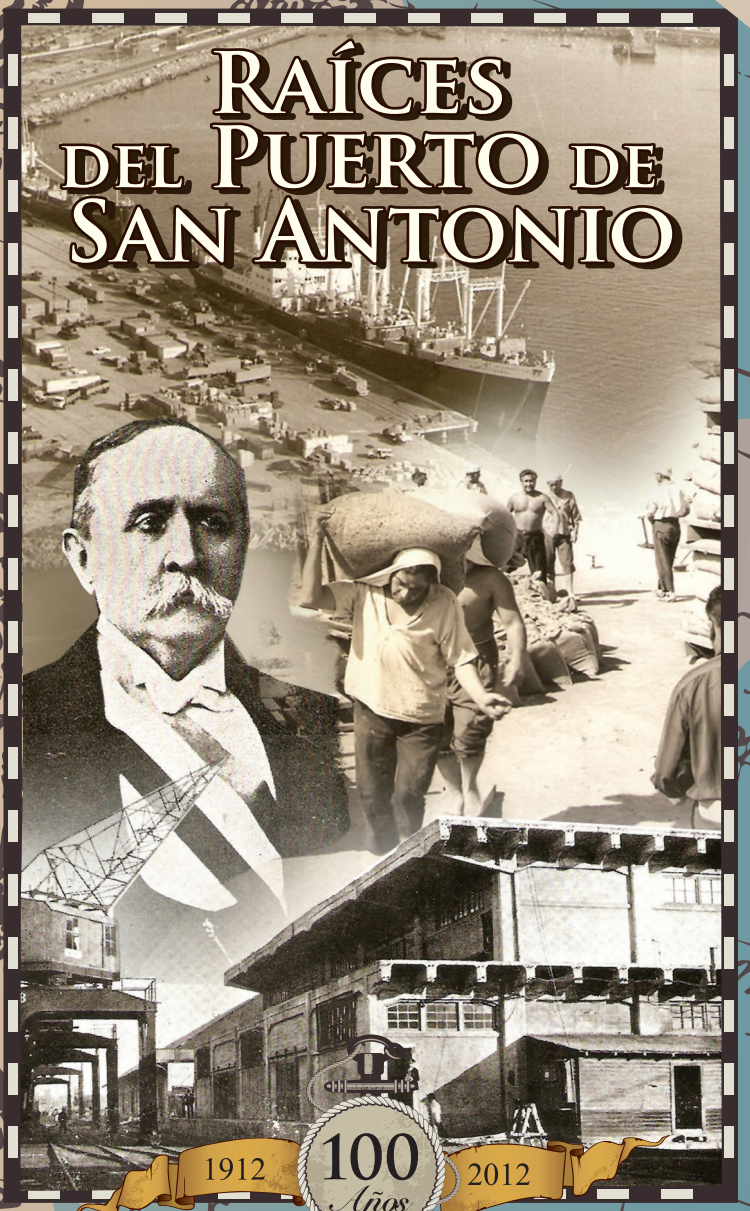
Ejecuta:

"iniciativa financiada por el 2% FNDR
Cultura GORE Valparaíso, año 2016".

Gobierno Regional
Región de Valparaíso

RAÍCES DEL PUERTO DE SAN ANTONIO

Tercera edición



Agrupación Raíces del Puerto

Raíces del Puerto de San Antonio.



Agrupación Raíces del Puerto.

2012

Índice

Presentación. 11

Prólogo. 13

Un poco de historia. 15

El nuevo escenario laboral. 19

La Locomotora Chica y la Grúa Titán: Dos monumentos perdidos. 27

El nuevo puerto y su entorno. 35

El sistema Laboral en los puertos. 43

El Sector Marítimo. 45

El Consejo Local Marítimo. 48

Los primeros trabajadores marítimos. 49

Las Organizaciones Marítimas. 51

- Los Lancheros. 51
- Los estibadores. 67
- Los Marineros Auxiliares de Bahía. 106
- Los Empleados de bahía. 120
- Los Embaladores. 145
- Los Fleteros. 157
- Los Remolcadores. 162
- Los Cuidadores Marítimos. 174
- Los Empleados de Agencias Navieras. 182

El Quiebre Organizacional. 197

- Los Mártires Estibadores. 197
- La Ley N°18.032. 208
- La caducación de las Matrículas. 209

El Sector Portuario. 213

Los primeros trabajadores Portuarios. 213

El Consejo Local Portuario. 223

Las Organizaciones Portuarias. **229**
El gremio de Grúas Eléctricas. 229
El Gremio de Movilizadores. 249
El Gremio de Tarjadores. 282
El Gremio de Locomotoras. 283
La Planta Mecanizada. 307
El Gremio de Maestranza. 321
El Gremio de Vías y Obras. 333
El Gremio de Grúas Móviles. 338
El Gremio de Mantenimiento. 351
El Gremio de Vigilantes. 355
Los funcionarios portuarios. 362
El fin de los gremios y la dictación de la Ley N°18.042. **383**
Los marítimos y portuarios y su entorno socio laboral. **387**
San Antonio "Puerto Rojo". 387
Los Krumiros. 392
La bohemia marítima portuaria en el San Antonio de antaño. 402
Los Marítimo-Portuarios y su aporte al desarrollo urbano. 418
Glosario de términos marítimos y portuarios. **433**
Mercaderías más movilizadas por el puerto de San Antonio entre los años 1940 y 1980. **441**
Fuentes Testimoniales. **443**
Bibliografía. **449**


MOLO SUR
SUR - ESTACION
GALP. Nº1
PATIO 1
PATIO 2
PATIO 3
PATIO 4
"B"
SITIO "C"
ATRACADERO DE LANCHAS
MUELLE
Cía. PESQUERA SAN ANTONIO
PUERTA
POZA GRAN
PESQUERA
Cía. PESQUERA DE CHILE
Cía. PESQUERA SAN ANTONIO
CORR. DE FOM
Cía. PESQUERA ARAUCO
ASPE
CAMARAS DE ALCOA
PATIO MAESTR. D.G.O.P.
MAESTRANZA
CASA DE MAQUINAS
PLAYA MONTEMAR
COSTANERA
INSTITUTO BACTERIOLOGICO
CISTERNA DE CONTROL
GARAGE Y PAÑOL
CAMARA CAMAROTICO
PAÑOL C. DE O.
GALPONE
PATIO DE
RECINTO DE F.F. C.C. DEL E.
Estación Barrancas
CALLE ANGAMOS
AVENIDA EL MOLO
AVENIDA RAMON BARROS LUCO
CALLE LA MARINA
CALLE EL EJERCITO
COMISARIA
CARCEL Y JUZGAD
DEP. DE CAMINOS
GRUPO XXV ESCOLAR
EL EJERCITO
POBLACION FISCAL
CALLE LA PATRIA
OBRERA
CALLE LAUTARO
CALLE PRESIDENTE IBAÑEZ
POBLACION ORELLANA
CALLE ORELLANA


OFICINA
"A"
MOLO
NORTE
BRADEN COPPER
PARQUE FISCAL
CASA DE BALANZAS DE BRADENCOPPER
GRUAS DE PETROLEO Co.
ZONA CENTRAL
TABLESTACADO
ESPIGONES
POZA CHICA
MOLITO
PUERTECITO
BARRIO DE PESCADORES
ESTACION
PASEO BELLAMAR
RESGUARDO
PATIO CARBONERO
ARBOLADO MIRAMAR
CALLE VEINTIUNO DE MAYO
W.I.O. Co.
RECINTO
ESTANQUES
CALLE HOSPITAL
CALLE BLANCO ENCALADA
HOSPITAL
CLAUDIO
VICUÑA
FUNDO
SAN ANTONIO
AV. CENTENARIO
CAUCE
H
G
F
E

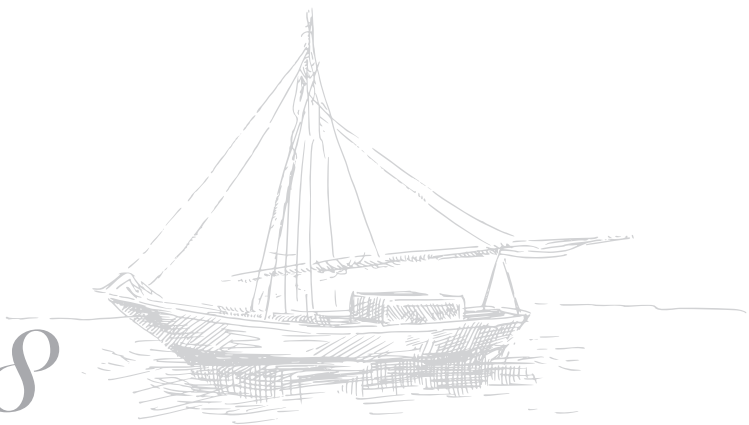


AGRUPACION

Raíces del Puerto

SAN ANTONIO





Presentación.

Un día 9 de julio del año 2009, un grupo de ex trabajadores del puerto de San Antonio, motivados por el entrañable amor que sienten por la tierra en que trabajaron y forjaron sus vidas, deciden reunirse para conformar una agrupación cuyo propósito sea el mantener vigente la memoria histórica del puerto y de los trabajadores que hicieron posible su existencia.

Bajo estos preceptos, se forma la "Agrupación Social Cultural "Raíces del Puerto" con personalidad jurídica fechada el 12 de febrero de 2010. Su directiva actual está compuesta por su presidente señor Juan Herrera T., secretario señor Anselmo Montalbán A., tesorero señor Sergio Cabrera G., directores señores Pablo Maldonado O. y Héctor Fredes A. Sus socios, señores Oscar Reyes A., Adrián Pellizari R., Héctor Farías C., Miguel Espinoza F., Luis Cabrera N., Carlos Fonseca F., Rubén Meza J., Jorge Guzmán L., Mario Bravo S., Guido Escobar C., Ramón Zamora C., Francisco Luco B., Miguel Barrios C., Guillermo Galleguillos P., Ángel Droguett B., Fernando Manzo T., Juan Ubeda T., Hernán Guarda R., Ricardo García F., Antonio Donoso G., Patricio Guzmán M., Bernabé Guarda R., Hernán Soto S., Antonio Medina y Humberto Arancibia S.

En nuestro recuerdo, permanecen los socios fallecidos señores Carlos Ramos D., Jorge Pinto D., Domingo Donoso C. y Eleodoro Jerez V.

Parte de lo que anhelamos realizar como agrupación, se materializa con la publicación del presente texto, que recoge crónicas históricas y reseñas de las organizaciones marítimas y portuarias formadas por los primeros trabajadores del puerto de San Antonio. Estos relatos, abarcan desde los primeros años de operaciones del puerto iniciadas en 1912, hasta el fin del antiguo sistema de trabajo en el año 1981.

Todos los temas y materias tratados en este libro, se basan en testimonios orales de antiguos ex trabajadores marítimos y portuarios tanto de la Agrupación "Raíces del Puerto", como de ex trabajadores no pertenecientes a ella, como además de documentos, testimonios escritos, fotografías y antecedentes bibliográficos recopilados y aportados por integrantes de la agrupación y colaboradores externos.

El material acá expuesto fue recopilado, organizado y redactado por el presidente de la Agrupación "Raíces del Puerto" señor Juan Herrera Tapia, y editado y corregido por Italo Bustamante Razeto, previo acuerdo y autorización de la comisión conformada para este propósito, la cual contó con la activa participación de los señores: Guillermo Galleguillos Pinto , Jorge Guzmán León, Rubén Meza Jara, Ramón Zamora Cueto, Pablo Maldonado Orrego, Sergio Cabrera Garrido, Miguel Barrios González, Anselmo Montalbán Arredondo, Guido Escobar Cuellar y Juan Herrera Tapia.

Agrupación Social Cultural

"Raíces del Puerto"

Prólogo.

Teniendo como antecedente la existencia de abundante literatura referida al desarrollo de la infraestructura física del puerto y de las estadísticas del movimiento de carga, este libro sugiere al lector una invitación para conocer un tema del que quizás poco se ha escrito: nos referimos al rol que jugaron los trabajadores marítimos y portuarios como principales protagonistas en el proceso de construcción, auge y desarrollo del puerto de San Antonio, al trabajo específico que éstos realizaron antes de la llegada de la tecnología, al origen de las diferentes organizaciones sindicales y gremiales formadas para velar y defender los derechos esenciales de los trabajadores.

El presente libro, incluye crónicas sobre las vicisitudes de índole social, laboral y política que afectaron el quehacer de los trabajadores, además del aporte cultural que legó este sector a la naciente ciudad de San Antonio, hecho que contribuyó a forjar la identidad urbana de la ciudad y la relación de los trabajadores con la comunidad, más allá del ámbito laboral.

No son ajenos dentro del libro, pasajes que recuerdan hechos teñidos de tragedia y dolor, como los acaecidos a partir de septiembre de 1973 o relatos anecdóticos que describen la vida bohemia de los trabajadores en San Antonio.

El mayor y gran impulso en el desarrollo del puerto de San Antonio, comienza con la colocación de la primera piedra el 5 de Mayo de 1912, punto de partida oficial de las primeras obras de construcción de la actual infraestructura. Al cumplirse cien años de aquel solemne acto, no quisimos permanecer indiferentes ante la ocasión, por lo cual decidimos publicar el presente libro, como una forma conmemorar el centenario del puerto y a la vez rescatar las historias, relatos y anécdotas de los trabajadores marítimos y portuarios antes que cayeran en el olvido.

Esperamos que esta contribución de la Agrupación Raíces del Puerto, sea del agrado del lector y que su difusión sea la más amplia y llegue a mucha gente, para que permanezca en el tiempo como un aporte más al conocimiento de nuestra historia como ciudad puerto y al descubrimiento de nuestros valores e identidad.

Un poco de historia.

Los orígenes de San Antonio se remontan al año 1590, cuando el explorador portugués Antonio Núñez de Fonseca toma posesión del actual territorio, al cual da el nombre de San Antonio de las Bodegas. Ya en el año 1790, el entonces gobernador de Chile Ambrosio O'Higgins reconoce a San Antonio como puerto exportador e importador.

Desde aquellos años, hasta la constitución de la Primera junta Provisional de Gobierno en 1810, la actividad marítima del comercio exterior estuvo focalizada en el puerto de Valparaíso y su vínculo comercial con España, aunque el mayor volumen de carga se transportaba a través del puerto de Callao en Perú.

La primera apertura real hacia el comercio exterior a través de los puertos chilenos en 1811, fue inicialmente promovida por don Bernardo O'Higgins, debido a la urgente necesidad de obtener armas para consolidar el proceso independista. Tres años después, en 1814 parte del movimiento de tropas realistas durante la Reconquista, se realizó por la rada de San Antonio.

En el año 1844, se declara a San Antonio como puerto menor, a raíz de su emplazamiento estratégico para la salida de los primeros productos agrícolas de las zonas aledañas a

la cuenca del rio Maipo.

El puerto de San Antonio comienza a cobrar más importancia a partir del conflicto bélico entre Chile y España en el año 1865. En aquella época, el puerto de Valparaíso fue bombardeado por la escuadra española, en represalia por el apoyo que Chile dio al Perú. Este hecho se debió a las deudas que España reclamaba al país vecino, a raíz de su independencia. La destrucción de muelles, bodegas e instalaciones en Valparaíso, obligó a utilizar el puerto de San Antonio como puerto principal.

Entre 1871 y 1876, durante el gobierno del presidente don Federico Errázuriz Zañartu, ya existían los primeros muelles de madera rudimentarios. Don Gregorio de Mira, dueño en esa época de los terrenos ocupados por el actual paseo Bellamar, pidió la autorización al presidente Errázuriz para construir otro muelle, pues el movimiento de carga por vía marítima aumentaba de manera considerable. Este hecho, es constatado con la creación en 1873 de la primera empresa exportadora en San Antonio denominada "Sociedad de las Bodegas". Esta sociedad, permitió la exportación de cereales y distintos productos agrícolas venidos desde localidades vecinas como Melipilla, Talagante, El Monte y localidades más cercanas como Malvilla, Leyda, Puangue y de las haciendas existentes entre los ríos Maipo y Rapel.

Desde esta época, el Estado chileno comienza a tener un rol preponderante, pues a falta de puertos artificiales en los distintos puntos de nuestras costas, el movimiento de

mercancías se efectuaba en aguas y caletas abrigadas, donde el obrero lanchero –primer portuario o marítimo -, descargaba la mercancía desde las naves en botes o transportándola a estos para ser embarcada.

En todo este proceso, el Fisco ya ejercía su acción contralora a través del Servicio de Aduanas. Con el advenimiento de la primera década del siglo XX, se manifiesta la urgente necesidad de contar con la infraestructura portuaria, que respondiera adecuadamente a las exigencias del comercio exterior y al gran movimiento de cabotaje marítimo dentro de las costas de Chile.

En el año 1904, el gobierno de la época decide crear la Junta Central de Obras de Puertos, como una manera de definir qué tipo de organización se les daría a los puertos, con el claro criterio, de poder establecer una política administrativa que la diferenciara de la función aduanera.

Bajo el amparo de la ley N° 2390 de 1910, se da vida legal a la Comisión Central de Puertos que se fusionó con la anterior Junta Central. Esta comisión, debía presentar ante el gobierno de turno un programa general de la política portuaria, que incluyera proyectos de obras marítimas en los principales puntos de movimiento de carga en nuestro litoral, junto con la administración, conservación y explotación de éstos.

San Antonio, siendo aún caleta en aquel entonces, no fue priorizado en la implementación de los primeros estudios de futuros puertos, pues se consideraba que Valparaíso cubría

todas las necesidades de nuestro extenso litoral. Desde otra óptica, la cercanía de San Antonio con los mercados de la capital, puso en evidencia la posibilidad de extender el ramal ferroviario desde Melipilla a San Antonio, por lo tanto, se abrían las posibilidades para la construcción de un puerto artificial. Sin embargo, uno de los factores que aceleró esta posibilidad, fue la iniciativa de los agricultores del Valle del Maipo quienes ya exportaban sus productos por San Antonio desde mediados del siglo XIX. Esta solicitud, fue acogida por el gobierno de Pedro Montt, quién incluyó el proyecto de San Antonio en los estudios, al crear la Comisión Central de Puertos.

Finalmente y luego de muchas vicisitudes, el 5 de mayo de 1912, se instala la primera piedra que representa la futura construcción del puerto de San Antonio bajo el mandato del presidente don Ramón Barros Luco.



Vista de la bahía de San Antonio, década de 1930.

El nuevo escenario laboral.

El Trabajo en las Canteras.

Es importante destacar el emplazamiento estratégico de Las Canteras en la historia del puerto de San Antonio, ya que sin la presencia de esta formación rocosa hubiese sido prácticamente imposible la construcción del puerto. Desde acá, se extrajeron las miles de toneladas de roca que se utilizaron para el relleno de terrenos y construcción de muelles. Este lugar, sirve hoy de abrigo a la bahía, ya que la protege de los vientos del norte.

Las Canteras, ubicadas en la actualidad a unos dos kilómetros al norte de la bahía del puerto, representan el primer escenario laboral asociado a la actividad portuaria. Es así, como durante el año 1910, se inicia la extracción de las primeras piedras y rocas para crear el cauce de los esteros Arévalo y Huallipén, cursos de agua que atraviesan el centro de la naciente ciudad.

Durante el año 1910, el Estado de Chile contrató a la empresa francesa de Augusto Galtier, para que ésta se hiciera cargo de dar inicio a las primeras obras de construcción del puerto de San Antonio, hecho que desencadenó la extracción de piedras en forma más intensiva.

La presencia de un gran cerro de arena y roca, cuya formación se iniciaba en la actual caleta de pescadores "Pacheco Altamirano" y llegaba hasta pocos metros antes de la orilla del mar hasta la actual ubicación del faro Panul por el norte, impedía la existencia de la ruta costera que une actualmente a nuestro puerto con el balneario de Cartagena.

En estas canteras, trabajaron en un comienzo, alrededor de unos 80 hombres. Un grupo especializado, se encargaba de horadar el cerro de roca y colocar la dinamita para realizar las tronaduras que permitiera extraer las piedras. Otros, se dedicaban a cargar los vagones con las piedras de menor peso y realizar los tendidos de la vía férrea. El agua para alimentar las calderas de las grúas y locomotoras a vapor, como para el consumo humano se extraía desde una vertiente cercana existente en el lugar.

Las primeras maquinarias para iniciar la extracción de las canteras, fueron dos grúas marca Wilson de fabricación inglesa accionadas a vapor. Cada cierto tiempo, mientras se efectuaba la extracción de las piedras y a medida que el cerro de rocas era removido por los trabajos efectuados, llegaban desde el extranjero naves también impulsadas a vapor, con los primeros materiales, consistentes en rieles, clavos y durmientes, los cuales fueron utilizados para construir los primeros tendidos de las vía férrea de trocha angosta.

Una vez implementada la vía férrea, se ponen en funcionamiento las dos primeras locomotoras - de un total de tres -, las cuales realizan el transporte de las rocas de

las canteras en pequeños vagones abiertos y con plataforma de madera. Comienzan así a gestarse, las primera obras de relleno en los terrenos que hoy ocupa el Paseo Bellamar. A su vez, otro grupo de trabajadores, dedicaba su tiempo a la tarea de derrumbar parte del cerro de arena del actual Talud 21 de Mayo , con la finalidad de liberar espacio para la construcción de la futura Avenida Ramón Barros Luco.

Junto a la caleta de pescadores, se construyen los primeros campamentos habitacionales de los trabajadores portuarios, los que con el tiempo se trasladarían más hacia el norte de la bahía.

Una vez terminadas las obras de relleno y derrumbe en el área del actual Paseo Bellamar y avenida Barros Luco, se continúa con la construcción del rompeolas y del Muelle Alto, éste último ubicado frente al actual edificio de la Gobernación Marítima. En este muelle, se instaló una gran grúa a vapor para realizar los primeros movimientos de carga y descarga de productos - principalmente carbón a granel -, desde las naves que allí atracaban; mientras se completaban las obras restantes.

El puerto de San Antonio continúa tomando forma con "el pequeño Molito" frente al muelle Puertecito y el actual Espigón. Desde acá hacia el sur, se continúa con el relleno de la costanera para doblar hacia el mar, culminando con el gran muelle de abrigo que hoy conocemos como el Molo Sur.

Luego de este incesante devenir, en 1918, la empresa de Augusto Galtier hace entrega de las obras e instalaciones del puerto de San Antonio. A partir de este hecho, se inicia en San Antonio un movimiento realmente significativo de mercancías tanto de cabotaje, importación y exportación, generando una gran demanda por mano de obra. Es así, como San Antonio atrae a un sinnúmero de personas proveniente de pueblos rurales vecinos en busca de trabajo, mano de obra que será utilizada en las distintas especialidades que se demandaban en el naciente puerto.

A pesar, que esta naciente actividad marítima portuaria congregó una importante cantidad de trabajadores, hasta el año 1922 no se vislumbra ninguna referencia histórica sobre la existencia de alguna organización gremial o sindical que agrupara a los trabajadores.

Las obras portuarias a partir del año 1918.

En los años posteriores a 1918, continuaron realizándose las obras de relleno en el rompeolas del Molo Sur y en la desembocadura del río Maipo. Las rocas utilizadas para esta labor, fueron extraídas tanto desde las canteras del norte del cerro Panul, como desde la entrada del sector de Lo Gallardo, aprovechando la extensión de la línea férrea de trocha angosta hacia este lugar.

En el año 1945, la empresa Saa Vial bajo la supervisión y fiscalización de la Dirección de Obras Marítimas del Estado de Chile, se hizo cargo de la extracción de las rocas desde

el sector Las Canteras. El material, continuó cargándose en pequeños vagones planos con plataforma de madera, trabajo realizado por tres grúas accionadas a vapor. Los vagones utilizados para este propósito, eran arrastrados por una pequeña locomotora hacia el Molo Sur del puerto. Una vez allí, los carros eran levantados por la grúa "El Titán", máquina que se encargaba de depositar las rocas en el mar, permitiendo así la construcción del rompeolas. Sobre el rompeolas, comenzó a construirse un gran muro de protección con enormes bloques de concreto, los cuales fueron colocados en altura de tres, a lo largo de todo el Molo.

Debido a los inagotables requerimientos de material para la ampliación del puerto, el trabajo de extracción de rocas en las canteras no cesaba. En total, unas 70 personas trabajaban desde las 06:00 hrs hasta las 22:00 hrs, divididos en dos turnos de trabajo. Los mineros, realizaban el trabajo de horadar la cantera, hacer las excavaciones y colocar las cargas explosivas para desprender las rocas. Además, horadaban la roca con perforadoras accionadas con aire comprimido, provenientes de un compresor instalado cerca de la línea férrea, el cual abastecía de aire a unas ocho perforadoras. Con estas perforadoras, los mineros abrían en la roca un "frontón", que era una especie de cueva similar a la de una mina, donde se instalaba una línea férrea de trocha angosta que se apodaba "línea cubil". Por esta línea, se desplazaban unos pequeños vagones movidos manualmente, con los cuales se extraían las rocas al interior del "frontón". Una vez, que la cueva o "frontón" era lo suficientemente profunda, se colocaban cargas de dinamita para continuar la extracción. Las tronaduras de dinamita, representaban todo

un espectáculo de ruido y polvo. La extracción de rocas, se realizaba metiendo una manguera que succionaba el material mediante un compresor de aire. Esta labor duraba horas, ya que los obreros encargados de cargar los vagones con roca sufrían intensos dolor de cabeza, debido a la inhalación prolongada de polvo.

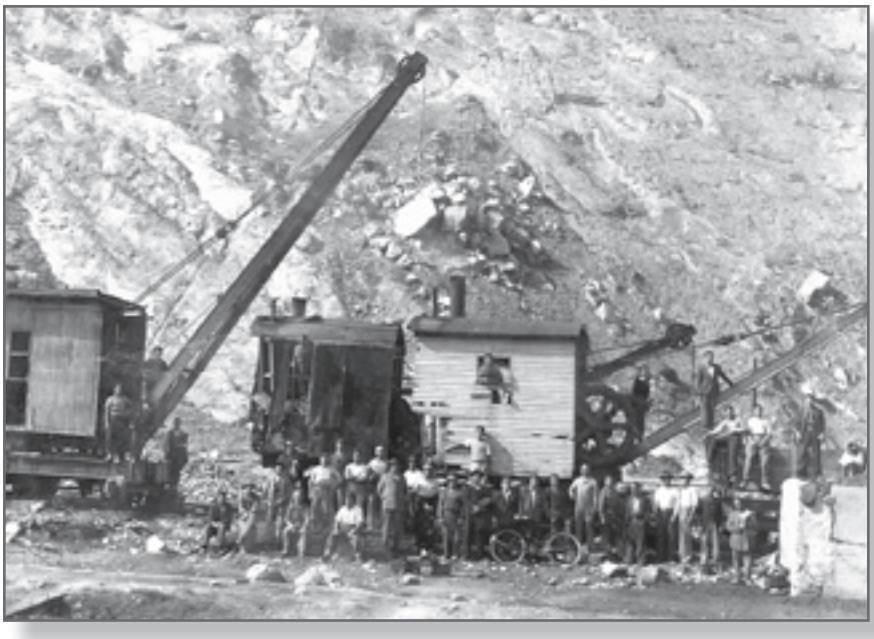
Debido a que las mangueras de aire de las perforadoras, no eran lo suficientemente largas para realizar su labor en las partes altas de la cantera, los mineros usaban combos y barrenos para soltar las rocas. Cuando el "frontón" era lo suficientemente profundo, al fondo de éste, tanto a la derecha como a la izquierda, los mineros realizaban socavones de unos quince metros de profundidad. Unos veinte metros más afuera, se realizaban dos socavones más, uno frente al otro. En el centro de estos socavones, se construía en el piso una especie de taza, donde se colocaba un tambor con cargas de dinamita. Por último, se procedía al cierre del frontón con una roca, con el objetivo de desmoronar todo lo que quedaba de aquel gran cerro de piedra. Cuando se realizó esta tronadura, fue tal la magnitud del derrumbe de rocas, que muchas de estas rodaron hacia el camino que unía el puerto con el sector Pelancura y Cartagena, dejándolo obstruido para el tránsito de vehículos. Considerando que para la época, no se contaban con tecnologías para despejar la ruta, se solicitó ayuda a una empresa norteamericana que realizaba las labores de construcción de las instalaciones del faro Panul, quienes con sus maquinarias removieron las grandes rocas que obstaculizaban la vía.

Otro de los oficios que se hacían presentes en las canteras era el de fogonero, quien realizaba el trabajo de alimentar con carbón a las grúas y además de cargadores, quienes acomodaban las rocas en los vagones de traslado. Ambos operarios, se encargaban de dar funcionamiento a las grúas con las que se cargaban las rocas a los carros, los cuales se desplazaban por rieles instalados a unos metros de las canteras. La grúa, además era utilizada para desprender de las canteras, las rocas de gran volumen y peso. Para esto, se utilizaba un largo cable de acero que se enganchaba de una pluma para colocar las rocas al alcance de la grúa. Luego, se izaba la pluma para depositar las rocas sobre los vagones.

Una de estas grúas, se desplazaba por una línea perpendicular a la vía férrea, la cual iba o venía desde Cartagena. Cuando el tren de pasajeros pasaba por dicho lugar, la grúa debía ubicarse de manera tal de evitar que el tren no se estrellara con la parte trasera de ésta. Para coordinar estas acciones, existía un convenio entre la administración del puerto y ferrocarriles, el cual consistía en avisar con un pitazo una vez que el tren saliera de la estación, para que el operador de la grúa tomara la precaución necesaria.

Los vagones utilizados en las faenas, eran plataformas de madera, con una argolla de acero en cada una de las cuatro esquinas, a las cuales se les enlazaba un estrobo de acero. Cuando llegaban al Molo, la grúa "El Titán" los levantaba con los estrobos y los colocaba sobre el enrocado. Luego, se sacaban los estrobos de dos de las esquinas, para ser nuevamente alzados por la pluma de la grúa "El Titán", con

el fin de darlos vuelta y permitir que las rocas se depositaran en el rompeolas.



Grúas y trabajadores en las Canteras de San Antonio (1951).

La Locomotora Chica y la Grúa El Titán: Dos monumentos perdidos.

La Locomotora Chica.

Durante el inicio de las obras de construcción del futuro puerto, se ocuparon tres pequeñas locomotoras, las cuales sirvieron para trasladar las rocas desde las canteras, para el relleno de la actual estructura de los muelles del puerto y explanadas del actual Paseo Bellamar.

Una vez entregadas las instalaciones del puerto para su puesta en marcha, una de estas locomotoras continuó operando hasta finales de la década de 1950 en la función del traslado de rocas. Esta, era una locomotora a vapor de unos 6 metros de largo, conocida como la "máquina chica", la cual transportaba las rocas desde las canteras hasta el rompeolas en el Molo Sur, desplazándose por la vía férrea de trocha angosta, que medía apenas 80 centímetros de ancho y bordeaba la costa del naciente puerto. El recorrido que realizaba diariamente "la máquina chica", se encontraba con el siguiente panorama: al lado norte de la Caleta de Pescadores había una línea de traspaso que desviaba la locomotora hacia la orilla del Paseo Bellamar. En este punto, pasaba por delante de un retén de carabineros, situado frente a la Caleta, el cual permaneció allí hasta finales de la década de 1940. Luego,

bordeaba el antiguo edificio de la Gobernación Marítima de San Antonio, hasta llegar al antiguo varadero de lanchones, al costado norte de la entrada al puerto. Al ingresar a éste, continuaba por la Costanera, luego por el frente de la Maestranza del puerto, para doblar finalmente con destino al Molo Sur. En el extremo norte del molo, la esperaba la grúa "El Titán", para descargar las rocas provenientes de las canteras.

La "máquina chica", también realizó el transporte de rocas hacia la desembocadura del río Maipo, con el fin de evitar que los bancos de arena arrastrados por la corriente del río, llegaran hasta la playa de Llolleo y la parte sur de las instalaciones del puerto. En la desembocadura del río, se construyeron defensas consistentes en unos 100 rieles de fierro para dar firmeza al terreno, los que fueron clavados en el piso con un martillete. En la actualidad, el río Maipo ha traspasado aquellas defensas, llevándose gran parte de su construcción y cubriendo todo con arena.

El trayecto recorrido por la "máquina chica" a lo largo de la playa de Llolleo hasta la desembocadura del río, atravesaba por hermosos parajes, donde se hacían presentes árboles de espeso follaje y animales como vacas y caballos que pastaban en los alrededores. Este lugar, se ubicaba tras la antigua Maestranza, donde actualmente existe la Población Juan Aspee.

La playa de Llolleo en aquel tiempo, era un balneario muy concurrido. La gente aprovechaba la gran cantidad de caballos

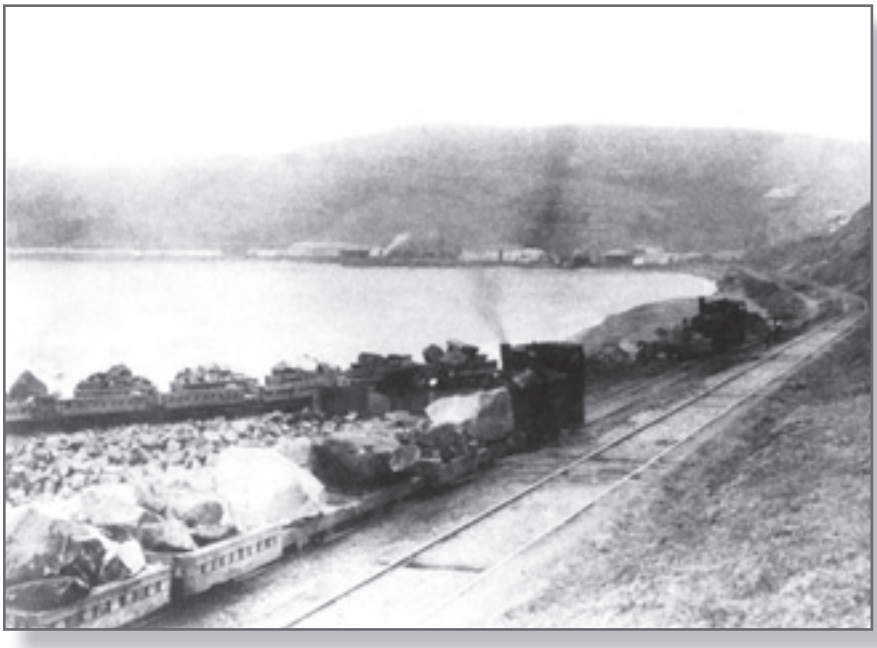
disponibles, para aprender a montar y dar agradables paseos por la arena. Según relatan ex portuarios, los Escalante, una familia de aquella época llevaba sus numerosos animales a pastar a la playa, atravesando por la calle Patria en Barrancas. Es así, que siendo niños y cuando veían aparecer a la distancia la gran manada de animales, exclamaban entusiasmados: "¡¡¡Allá vienen los Escalante!!! y se ponían a un costado de la calle para verlos desfilar hacia aquel lugar de la playa.

Otro de los usos que tuvo la "máquina chica", fue el traslado del personal portuario desde el costado poniente del edificio de la Gobernación Marítima de San Antonio, hasta Espigones, la Maestranza y el Molo Sur. La locomotora, contaba con cinco a seis carros de madera con pisaderas y asientos cómodos, que transportaban a los trabajadores a los destinos mencionados. Incluso, muchas personas que no eran trabajadores del puerto, entre ellos estudiantes que iban a los colegios ubicados en Barrancas, aprovechaban gratuitamente el servicio para movilizarse.

Algunos, recuerdan incluso los nombres de algunos maquinistas que la operaron, entre ellos don Pedro Guzmán, Alfonso Muñoz, apodado "El Califa" quien también fue gruero, Miguel Sánchez, fallecido en el año 2009 a los 90 años de edad e Higinio Bello, por mencionar algunos.

Cuando se dio de baja a la locomotora, una versión afirma que fue guardada en un galpón de la Aduana, ubicado frente a la Costanera del puerto, entre el sur del Espigón y la antigua Maestranza. Desde ahí, no se supo más de ella. Hay otras

versiones, que insisten en que debe estar olvidada en algún lugar fuera de San Antonio. La interrogante se mantiene, información al respecto: ninguna. Y la última versión, quizás la más factible es que fue vendida como chatarra a un particular. Más de alguien en su momento, sugirió la idea de iniciar su búsqueda para traerla a San Antonio y declararla como un símbolo histórico de nuestra ciudad, al igual que la Grúa 82, por el rol que tuvo durante la construcción del puerto, sin embargo, la búsqueda ha sido infructuosa.



Transporte de piedras para la construcción del puerto.

La Grúa "Titán".

Esta grúa, accionada a vapor y de dimensiones colosales para aquella época, fue instalada en la punta norte del Molo Sur durante la segunda década del siglo XX. Se utilizó principalmente para la colocación de las rocas de abrigo y de los grandes bloques de concreto armado que formaron la pared de protección del Molo Sur. Estaba a cargo de la Dirección de Obras Portuarias.

Sus características eran las siguientes: contaba con una pluma de levante de tipo fijo con capacidad para 40 toneladas y 20 metros de longitud, que se usaba para levantar y colocar los bloques de roca. Bajo esta pluma fija, fue ensamblada otra pluma más larga de unos 30 metros y 12 toneladas de capacidad de levante, que se usaba para botar al rompeolas, levantar y colocar piedras a mayor distancia, o descargar rocas sobre una lancha de hierro llamada anguil. Este último, era tirado por un remolcador y su función era la de recibir las piedras, para después dejarlas caer a lo largo del rompeolas a través de unas compuertas ubicadas por debajo de su casco. Estas compuertas se abrían, accionando manualmente un carrete giratorio unido a un par de cables de acero. En la parte trasera de la cabina de mando, se ubicaba un bloque de 20 toneladas que servía de contrapeso. Debido al tipo de trabajo que ésta realizaba, su estructura completa se desplazaba lentamente por la vía férrea a lo largo del Molo Sur.

Los primeros bloques de cemento que formaron la pared

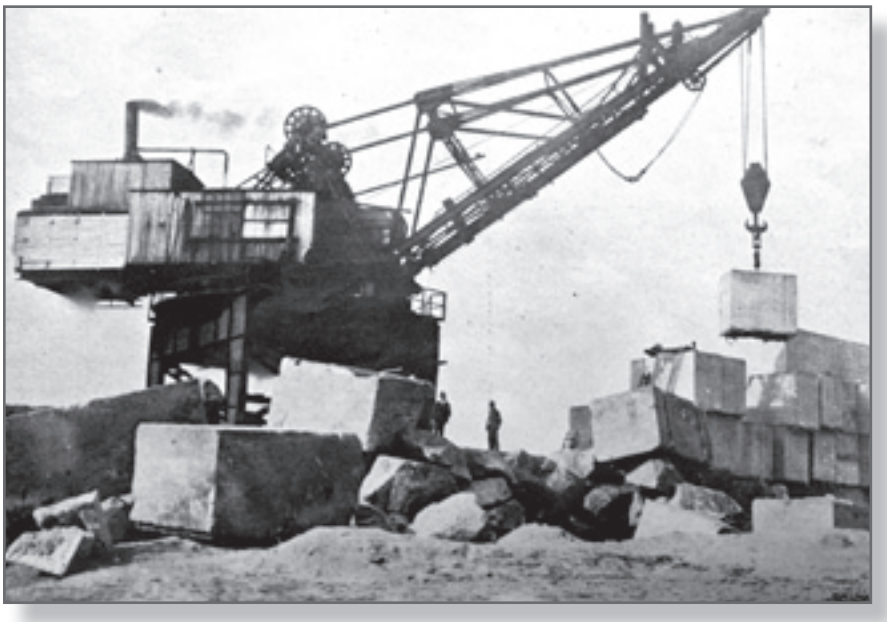
de protección del molo, se fabricaron en las cercanías de la "Grúa Titán", en un sector próximo a la piscina carbonera. Los restantes bloques, se continuaron fabricando más al sur del puerto, en las inmediaciones de las empresas pesqueras. Los bloques, eran fabricados con tableros especiales apernados que pesaban entre 20 toneladas y 40 toneladas, los cuales otorgaban la forma cúbica requerida. La colocación de bloques de cemento en el Molo de abrigo, se extendió hasta comienzos de los años 70.

Durante los más de sesenta años de trabajo de la "Grúa Titán", se sucedieron algunos accidentes, que afortunadamente no tuvieron desgracias fatales, pero que ponían a prueba su capacidad de operación y seguridad. Uno de aquellos episodios lo protagonizó don Augusto Carvajal, quien al terminar su faena de trabajo diario, dejo la grúa estacionada frente a la bodega 4 del Molo sur. Durante la noche, hubo un temporal con grandes marejadas. Fue tal la braveza con que el mar golpeó la pared de abrigo del molo, que movió dos de los grandes bloques de cemento del paredón de protección. Uno de ellos, cayó a los pies de la grúa quedando afirmado por ella y el otro, desplazado de su posición normal, casi a punto de caer. A la mañana siguiente, se tuvo que retirar la grúa con mucha precaución para evitar daños de mayores proporciones. En otra ocasión, una marejada de similares características, arrasó con las oficinas de madera que algunas compañías navieras usaban para guardar sus implementos de estiba.

En aquella época, estos bloques fueron colocados en altura de tres. Debido a las constantes e inesperadas marejadas y

sumado los riesgos que éstas implicaban, la firma encargada de su mantención decidió sacar algunos bloques de la corrida superior, dejando espacios de la pared de protección con dos bloques de altura. Para suplir la falta de estos, se colocó una mayor cantidad de piedras en el rompeolas, con el fin de amortiguar la fuerza del oleaje, evitando de esta forma, que se volvieran a repetir estos accidentes.

La "Grúa Titán", se mantuvo en operación hasta mediados de 1984, sin la misma intensidad de trabajo que tuvo en sus comienzos. Fue desmantelada y sus partes fueron rematadas por una empresa particular.



La grúa Titán en faena de colocación de bloques en el Molo Sur.



El nuevo puerto y su entorno.

Puertecito y el Paseo Bellamar.

El pequeño embarcadero emplazado en el actual Paseo Bellamar y hoy utilizado por las lanchas de paseos turísticos, era el lugar donde se ubicaban las sedes de los diferentes gremios y sindicatos del sector de los trabajadores marítimos, las que en sus comienzos en 1930, fueron pequeñas oficinas de madera. La más grande de ellas, fue la emblemática sede del Sindicato de Estibadores, construida a mediados de los años 50 y ubicada al norte del muelle hacia la orilla del mar. Esta sede, fue consolidándose a partir de las negociaciones realizadas por los estibadores con la Cámara Marítima.

En los primeros años de funcionamiento de este muelle, hubo una oficina de control aduanero y una garita de control a cargo de carabineros. Al embarcadero de Puertecito, se accedía por una escala de piedra, de la cual aún se mantiene parte de su estructura. Por este lugar, se embarcaba en lanchas todo el personal de trabajadores marítimos que iban a trabajar a bordo de las naves. También, se desembarcaban desde las lanchas los tripulantes de las naves, que por razones de gran calado, fondeaban en la poza chica frente al cerro Panul. Al sur del embarcadero, se ubicaban los varaderos, donde los calafates reparaban las lanchas para transporte de carga, como el de la compañía Fontaine y Salvo y Williamson

Balfour. Frente al embarcadero, estaba ubicado el Molito, el cual formaba una pequeña rada donde se anclaban las lanchas de paseo y algunos faluchos y lanchones de las distintas compañías navieras. Además, en un espacio cercano a la actual ubicación de la grúa 82, existía un patio donde se depositaba carbón para abastecer a los primeros remolcadores propulsados a vapor.

Por lo antes descrito, se puede concluir que el embarcadero representaba una réplica en miniatura del funcionamiento de un puerto, en virtud de lo cual recibió la denominación de Muelle Puertecito.



Muelle Puertecito en la década de 1930.

Luego del inicio de las operaciones del puerto en 1918, se

da vida al Paseo Bellamar, el cual fue construido sobre terrenos de relleno ganados al mar. El paseo, formado por una avenida con árboles y hermosos jardines, tenía una extensión aproximada de 500 metros, distante unos 10 de la orilla del mar. Abarcaba desde Puertecito por el sur, hasta el edificio de la Gobernación Marítima por el norte. Por el costado más oriente y de forma paralela a la avenida Barros Luco, se extendía la línea del tren de pasajeros que aún existe. Al lado poniente, por el borde mar, se extendían dos líneas férreas por donde circulaban las locomotoras que trasladaban los carros con piedras desde las canteras, para relleno del rompeolas del Molo Sur del puerto.

Durante 1930 y 1940, el Paseo Bellamar era lugar habitual para la realización de competencias de atletismo. Además, al costado norte del muelle Puertecito, limitando con la sede de los estibadores, se instalaron cuatro restaurantes cuyos principales clientes eran los trabajadores marítimos y pescadores del sector. Uno de los locales que más se destacaba era el de la familia Serrano. Don Abdón Serrano, patriarca de la familia, llegó allí proveniente de Talcahuano. Bautizó su local bajo el nombre de "El Copihue", motivo por el cual adornó el espacio con adornos típicos de nuestro folklore. De sus tres hijas, dos de ellas tocaban la guitarra y cantaban para amenizar el ambiente del local. Los días domingo, eran comunes los festejos y bailes. Para amenizar a los comensales, había un piano cuyo ejecutante, el "maestro Palacios", quien era acompañado en el canto por las hermanas Serrano que al decir de la época, eran muy agraciadas y cantaban excelente. En "El Copihue", debido a la gran concurrencia de público había muchos comedores. El local tenía dos

pisos, uno al nivel del plan y otro más bajo asentado al estilo de un palafito sobre los roqueríos de la orilla casi a ras de las olas del mar. Don Abdón, además prestaba el servicio de aprovisionamiento a las naves que recalaban en la poza frente al cerro Panul, labor que cumplía transportando la mercancía en un pequeño bote a remos.



Paseo Bellamar en la década de 1930.

A partir de 1964, el Paseo Bellamar sufrió inevitables transformaciones: la antigua línea férrea del borde mar, por donde transitaba la locomotora chica, fue retirada a comienzos de la década 1960, lugar en el que se habilitó un paseo peatonal de concreto, para la recreación y esparcimiento de la población. En 1985, y a raíz de los daños sufridos por el terremoto, se realizó una transformación total del Paseo Bellamar, con fondos aportados por la Empresa Portuaria

San Antonio.

Actualmente, se puede apreciar una nueva loza de concreto, barandas metálicas y atractivos módulos para venta de artesanías, cuya estructura alude al mar y a la actividad portuaria. La modernización del paseo, también incorporó la construcción de un centro comercial, con la forma de una nave mercante. Más al norte, en la Caleta Pacheco Altamirano, se emplazan locales para venta de pescados y mariscos. La antigua estructura del edificio de la Gobernación Marítima, también fue modernizada, transformando al paseo Bellamar, en el principal atractivo turístico de nuestra zona.

La playa chica "Montemar".

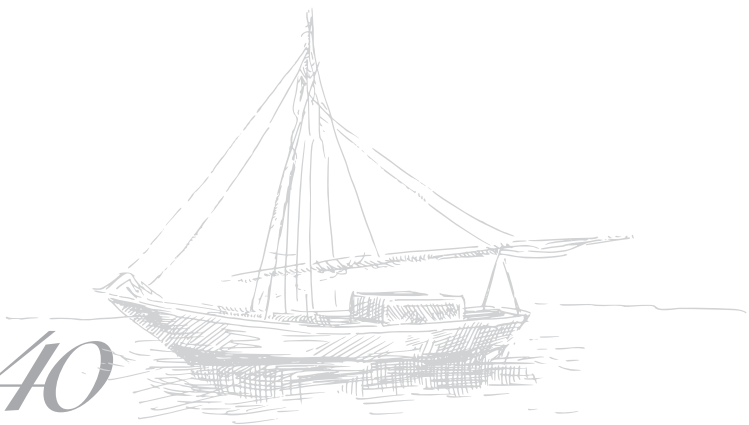
La playa chica, fue un pequeño balneario que existió en el interior de los recintos portuarios, entre el extremo sur de la costanera y el inicio del Molo Sur, frente a la maestranza. Se accedía a ella por la antigua Estación de Barrancas o por la entrada al Espigón. Se caracterizaba por sus aguas tranquilas, casi sin oleaje. Era como una verdadera piscina natural. Fue la preferida de veraneantes santiaguinos y gente de localidades cercanas y un verdadero deleite para los cientos de bañistas sanantoninos que diariamente la visitaban. Era destino obligado para los turistas que se embarcaban en el muelle Puertecito para dar paseos en lancha por la bahía. Contaba con un bote salvavidas para seguridad de los bañistas, además de un cable extendido a lo ancho de la playa para seguridad de las damas que tomaban el baño. En su extensión, existía un gran número de casetas de madera usadas

como vestíbulos por los bañistas. En la playa, se arrendaban botes y pequeños flotadores, que eran los preferidos para dar paseos por la pequeña ensenada, los cuales otorgaban un singular colorido a la playa. Había también, un gran casino para almorzar o servirse algún refrigerio. El concesionario a cargo, organizaba alegres bailables con orquesta, donde concurría mucho público. En el año 1946, se instaló una gran balsa a unos 80 metros de la playa, que fue utilizada como un lugar de descanso para los bañistas que llegaban nadando hasta ella. Perduró algunos años hasta que desapareció. Los nadadores más avezados, podían llegar en su recorrido hasta los lanchones de las compañías navieras anclados frente a la playa, donde los jóvenes se lanzaban en zambullidas.

La "playa chica" permaneció hasta finales de la década de 1950, cuando una empresa pesquera comenzó a construir en el lugar, un puente para descargar productos desde sus barcos; razón por la cual se comenzó a contaminar el agua. Posteriormente, por el año 1965, la playa Montemar fue ocupada por un astillero para armado y reparación de lanchas pesqueras.



Balneario Montemar en San Antonio, año 1925.



El sistema Laboral en los puertos.

El sistema laboral al interior de todos los puertos de Chile, desde sus inicios estuvo conformado por dos sectores de trabajadores claramente definidos. Los primeros, denominados trabajadores marítimos, se dedicaban directamente al trabajo de las naves, tanto a bordo de ellas como en algunas de muelle. Se regían por normas especiales, leyes y decretos reglamentarios regidos principalmente por la Dirección del Trabajo y la Cámara Marítima de Chile. Sus remuneraciones eran consensuadas a través de pliegos de peticiones anuales. Sus empleadores directos y de carácter eventual, eran las compañías navieras o las empresas de estiba y desestiba. Los segundos, denominados trabajadores portuarios, desempeñaban su labor en las instalaciones de los puertos, los que en el tiempo fueron administrados por diversos organismos del Estado de Chile, quienes además fueron sus empleadores. Estaban regidos por las leyes aplicables a todas las reparticiones públicas estatales. Además, gozaban de inamovilidad en su trabajo, horarios y condiciones laborales. Sus remuneraciones eran fijadas por el Gobierno de Chile, a través de decretos supremos.



El Sector Marítimo.

El sector privado dentro del puerto, estaba conformado por las distintas agencias navieras, que representaban a los dueños o armadores de las naves y por las agencias de estiba y desestiba a bordo. Estas agencias, sólo tenían competencia para realizar las funciones asociadas al trabajo de las naves, para la cual debían contratar a trabajadores marítimos, quienes realizaban dichas labores. Estos trabajadores, se agrupaban en sindicatos únicos y requerían de una Matrícula para poder desempeñar sus labores. Esta matrícula, era remitida por la Autoridad Marítima. Se otorgaba en número limitado por especialidad y por puerto. El documento, consistía en una libreta unipersonal que identificaba y acreditaba la especialidad de cada trabajador organizado de orilla perteneciente a los sindicatos tradicionales marítimos.

La Oficina de Contratación de Obreros de Bahía (OCOBA), tenía la función de fijar anualmente el número de trabajadores autorizados por especialidad. Esta oficina, era de carácter tripartito y estaba integrada por La Autoridad Marítima, la Dirección del Trabajo y Los Sindicatos Marítimos. Además, existía la oficina de Contratación de Empleados de Bahía (OCEBA), con las mismas atribuciones que la anterior.

El sector marítimo, tenía una estructura establecida por normas especiales, de diverso orden jerárquico, contempladas

en leyes, reglamentos y decretos administrativos, generados desde 1945 en adelante, como asimismo poseía convenios laborales colectivos obligatorios de carácter nacional y fallos arbitrales, que abarcaban a todos los trabajadores y a todos los empleadores del sector.

Una vez que los trabajadores se organizaron en gremios y sindicatos, la autoridad marítima reconoció las siguientes especialidades:

- Lancheros
- Estibadores
- Marineros Auxiliares de Bahía
- Empleados de Bahía
- Embaladores
- Cuidadores Marítimos
- Empleados de Compañías Navieras

Los únicos no considerados en esta lista, fueron el Gremio de Remolcadores, por ser parte del personal de Planta de las compañías navieras y el de los Fleteros por ser prestadores de servicio externos a las mismas.

La Cámara Marítima, era el organismo que representaba a las compañías navieras ante los trabajadores marítimos. Se encargaba además, de mantener las relaciones laborales con los trabajadores y de procurarles la capacitación, la prevención de riegos, higiene y seguridad industrial. En algunas ocasiones, la Cámara Marítima se convertía en empleador esporádico de los trabajadores marítimos y por ley debía contratar exclusivamente al personal marítimo matriculado, mediante la suscripción de convenios colectivos de trabajo. Los contratos de trabajo de los trabajadores marítimos, eran realizados diariamente por los Agentes de Naves a través de las nombradas por turno. Sin embargo, era la Cámara Marítima de Chile, quien administraba los convenios colectivos, representando a más de 50 agencias de naves del sector patronal a nivel nacional, agrupados en la Asociación Nacional de Armadores (ANA). La Confederación Marítima de Chile (COMACH), agrupaba a 5 federaciones y 52 sindicatos. Los convenios colectivos eran de carácter nacional para todos los puertos y suscritos por la Confederación Marítima de Chile (Comach), máxima organización del litoral chileno, fundada el año 1932 y que representaba los intereses de los trabajadores marítimos. La Comach, estaba también afiliada a la Federación Internacional del Transporte (ITF).

Los Convenios establecían un tarifado nacional de más de 160 ítems para las diferentes cargas y consagraban cuadrillas fijas con números determinados de hombres, que operaban en forma indivisible para las diferentes cargas. El empleador, no podía reducir ni el número de hombres por cuadrilla, ni el número de cuadrillas convenidas para cada tipo de

carga. No tenía esta facultad, ya que las nombradas eran potestad directa de los sindicatos, respaldados legalmente por la Dirección del Trabajo. Esta situación, demuestra el marcado poder de decisión que tenían estas organizaciones sobre el trabajo, privilegios obtenidos a través de acuerdos y convenios con la Cámara Marítima.

El Consejo Local Marítimo.

Este Consejo, estaba constituido por todas las organizaciones tanto sindicales como gremiales del sector tradicional marítimo del puerto de San Antonio. Su directiva, era elegida democráticamente por las organizaciones adheridas. Cada organización, estaba representada por un delegado titular dirigente y un suplente como delegado de asamblea. Esta medida, obedecía a la intención de ir preparando a los futuros dirigentes.

El Código laboral de esa época le otorgaba a los gremios y sindicatos marítimos, el derecho a petición y huelga. El rol que desempeñaba este Consejo, era el apoyar el cumplimiento legal de los convenios pactados. Cada organización negociaba anualmente y en forma individual sus pliegos de peticiones. Cuando las conversaciones de una organización con la parte patronal no prosperaban y la opción de ir a huelga era ineludible, intervenía el Consejo Local Marítimo, respaldando las negociaciones a nombre de cualquier gremio o sindicato.

El Consejo Local Marítimo, además tenía vínculos con el

Consejo Local Portuario, donde se trataban los casos de ambos sectores. Cuando un sector no tenía otra opción que la huelga, los demás sectores solidarizaban con éste y no trabajaban con personal ajeno. De este modo, los conflictos se solucionaban rápidamente porque el puerto no debía interrumpir sus actividades normales. Es así, como se gesta una real solidaridad entre los trabajadores de ambos sectores. Este ejemplo se repetía en todo el litoral y algunas veces tanto los trabajadores de la parte fiscal del puerto, como los del sector marítimo, solidarizaban con los trabajadores de otros puertos del país.

Los primeros trabajadores marítimos.

En el año 1920, ya iniciadas las operaciones del puerto, existió un refugio construido con calaminas, en cuyo interior había calderos que funcionaban con carbón de piedra proveniente desde Lota y Schwager. En este lugar, donde hoy se encuentra la sede del Sindicato de Estibadores de San Antonio acudían diariamente los trabajadores alrededor de las 6 de la mañana, se reunían en torno al fuego, donde calentaban sus "choqueros" para desayunar y aguardaban la llegada de los capataces de las primeras compañías navieras que se establecieron en San Antonio. Estos, tenían la misión de escoger a la gente que iría a trabajar en las naves, elección que estaba en las manos de estos capataces, quienes contaban con la confianza irrestricta de las compañías navieras y que se les bautizó como los "negreros" del tiempo de los esclavos. Algunos, eran dueños negocios de abarrotes, pulperías o restaurantes. Por este motivo, se justificaba la elección de

ciertos trabajadores, entre los cuales incluían a algunos de sus acostumbrados deudores, con los que debía ajustar ciertas cuentas. Al final de la jornada, cuando los trabajadores recibían su paga, los capataces descontaban inmediatamente el dinero que se les adeudaba.

Estos primeros trabajadores marítimos portuarios contaban con escasa instrucción y eran muy adictos al consumo de alcohol. El tipo de trabajo que realizaban era "embrutecedor", debido a la falta de adelanto tecnológico. Por lo anterior, los trabajadores debían realizar grandes esfuerzos físicos diariamente y por muchas horas, debido a la exigencia, muchas veces abusiva por parte del capataz. Considerando que la mayor parte del trabajo se realizaba en base al esfuerzo físico, había mucha demanda por mano de obra. Fueron miles los trabajadores que laboraron en el puerto durante aquella época y en las siguientes cinco décadas. La mayoría de los trabajadores, era originario de zonas rurales del interior y que jamás en su vida había tenido contacto con el mar.

Cuando en 1929, comienza a disminuir la mano de obra en las salitreras del norte de Chile, producto de la invención del salitre sintético por parte de los alemanes, muchos obreros del rubro, emigraron hacia los puertos en busca de mejores perspectivas laborales. Los obreros del salitre que arriban a San Antonio, llegan provistos de una nueva conciencia organizacional de clase, debido a la aparición de los primeros movimientos reivindicativos y sociales de los mineros del salitre, sumado a las ideas aportadas por de sus principales ideólogos, don Luis Emilio Recabarren, quien les transmite

el valor de la organización sindical para lograr mejoras económicas y laborales. Estas ideas, influyen directamente en los trabajadores marítimos portuarios, ejerciendo un efecto multiplicador que los lleva a desarrollar una emergente cultura sindical. Además, permitió el surgimiento de los primeros gremios y el desarrollo de importantes avances en el sector marítimo, especialmente entre los estibadores.

El caso más conocido del retorno de obreros del salitre fue de algunos campesinos de la zona de Navidad, Pupuya y Rapel entre los que se destacan el dirigente Armando Abarca, quien se había desempeñado como cargador en la oficina de Humberstone cercana a Iquique.

Las Organizaciones Marítimas.

Los Lancheros.

No existen hasta el momento, antecedentes claros desde cuando se comenzaron a usar los lanchones en San Antonio. Sin embargo, se cree que esto ocurrió desde los inicios de la operación del puerto en 1918, a raíz de la poca profundidad de los sitios de atraque y la no existencia de grúas o elementos mecanizados en los muelles. Desde la segunda mitad del siglo XIX, cuando se comenzó el embarque de los primeros productos agrícolas, se requirió el uso de pequeños botes para llevar los sacos desde la orilla de playa hacia las naves, operación que se extendió hasta fines de los años 50 debido a que las naves mercantes de gran calado no podían ser atracadas en los muelles. La descarga o embarque, se

realizaba usando los faluchos, los cuales eran cargados en el Espigón del puerto y luego, tirados por remolcadores hacia la nave que se anclaba en la poza, frente al cerro Panul. En este lugar, había una gran boya donde las embarcaciones eran amarradas. Allí, las naves mediante sus propias grúas o "winches" recibían o descargaban la mercancía. Algunas de estas naves, eran conocidas por la comunidad portuaria, tales como el "Reina del Pacífico" y el "Reina del Mar" o naves carboneras como el "Federico Schwager" y el "Doña Isidora". Cuando una nave atracaba a un muelle con grúas, por el otro costado de la embarcación, se adosaban los lanchones para realizar faenas de carga o descarga con los winches de ésta, operación que por lo general se realizaba para apurar las faenas y acortar el tiempo de estadía de la nave en el puerto. La carga de los lanchones, se comenzaba por la popa, luego por el centro y al final por la proa. No tenían propulsión propia, por lo que eran arrastrados por remolcadores. Tenían una capacidad mínima de 50 toneladas y los lanchones de hierro, una capacidad máxima de hasta 250 toneladas. El ancho o manga de los lanchones y faluchos era de aproximadamente 4 metros y el largo o eslora oscilaba entre los 10 a 25 metros. Una vez cargados los lanchones desde las naves surtas en la bahía, eran atracados al sitio 4 -5 Torreti del Espigón o a los del Molo Sur para ser descargados.

En San Antonio, existían más de cien embarcaciones de este tipo, entre lanchones y faluchos. Sus propietarios eran las compañías navieras como la Warrant Gómez, Chadwick-Herrera, Fontaine y Salvo, Martínez Pereira, Somarco, Kenrick, Grace y Cia y Willianson Balfour. También estos lanchones se arrendaban a otras agencias como la agencia

Alan Macowan.

En los desembarques, los lanchones o faluchos recibían la descarga de gráneles como trigo, maíz y carbón, que luego eran trasladados a los muelles para su descarga final. Otros productos que se transportaban en los lanchones eran sacos con cebada malta, bobinas de papel, cereales, frijoles, hueso molido, concentrado de cobre y todo tipo de carga general.

En la carga de saquería y carga surtida, consistente en distintos tipos de embalaje y cobre en barras, trabajaban dos personas por falucho, quienes se encargaban de realizar la estiba de esta carga. Cuando el granel se descargaba desde las naves con las tinas graneleras, un solo hombre se encargaba de tumbarla y vaciarla en el falucho o lanchón. Una vez cargada, esta embarcación se dirigía al muelle, donde nuevamente era descargado. En esta faena, se ocupaban ocho lancheros que llenaban con palas las tinas, éstas últimas eran enganchadas por las grúas de puerto para ser descargadas en carros, bodegas o patios del puerto.

En más de una ocasión, los lanchones cargados en exceso se quebraban, tal como sucedió con un lanchón cargado con manganeso que fue anclado frente al Molo Sur y debido al excesivo peso del producto, la embarcación se fue hundiendo poco a poco. Los lanchones que sufrían este tipo de accidentes, eran enviados al astillero ubicado en el sector sur del paseo Bellamar, donde eran reparados por los calafates, nombre de los trabajadores que realizaban esta labor.

Cuando las embarcaciones no eran utilizadas, se anclaban



Vista de la Playa Montemar dentro de los recintos portuarios, al fondo lanchones y faluchos anclados.

o amarraban en boyas, frente a la antigua playa Montemar, ubicada dentro de los recintos portuarios. Los bañistas, se subían a los lanchones y se acostaban en ellos para tomar el sol o lanzarse en piqueros al agua, que en este sector era muy calma. Otro lugar donde eran anclados los faluchos, era en la pequeña poza frente a Puertecito, donde actualmente se encuentra la lonja pesquera. Este lugar, además albergaba los astilleros donde las embarcaciones eran reparadas.

El trabajo de los lancheros era bastante duro y riesgoso, principalmente cuando se embarcaba saquería, barras de cobre, barriles con vino y fardos con celulosa. La mayor parte de la carga era de cabotaje. Como al comienzo, eran dos las personas que trabajaban en estas embarcaciones, se requería mucha resistencia física para manipular los bultos pesados, mantener la continuidad en los embarques y soportar el movimiento de los lanchones cuando el mar estaba agitado. Por tanto, se requería mucha concentración para minimizar los riesgos que implicaba la caída de un bulto desde las alturas, mientras era izado por la grúa de la nave. Para realizar esta labor, el lanchón era asegurado con cabos o espías de la nave, por un tripulante que amarraba la embarcación por sus bitas de proa y de popa. Cuando un espacio del lanchón era ocupado por la carga, el bulto debía ser reubicarse ya fuera hacia proa o popa, para permitir que la pluma de la nave pudiera continuar la descarga. Para permitir esta maniobra, el tripulante bajaba al lanchón y soltaba una de estas espías, de modo tal que el lanchón se corriera por el costado de la nave.

Uno de los escenarios más complejos para los lancheros, era cuando el mar estaba con resaca o existían condiciones climáticas adversas. Muchas veces, mientras el lanchón era tirado con carga por el remolcador, durante el trayecto, la soga o espía con el que se tiraba la embarcación se soltaba, quedando el lanchón a la deriva o al garete. Cuando esto sucedía, intervenía el personal de la gobernación marítima, quienes llegaban en una pequeña lancha para amarrar nuevamente el lanchón al remolcador para llevarlo al costado de la nave. En medio de la agitación del mar y con lluvia, los lancheros debían mantener la embarcación lo más cerca posible de la nave, para que la faena se pudiera realizar con éxito. En algunas oportunidades, el mar estaba tan agitado que el vaivén provocado por las olas, levantaba de tal manera la proa del lanchón, que hacía perder el equilibrio a los lancheros. En el año 1952, durante una noche, ocurrió un accidente a bordo de uno de estos lanchones, mientras se realizaba una faena de carguío desde una nave anclada en la poza. En aquella ocasión, don René Hernández Pedraza perdió el equilibrio cayendo al mar, donde muere ahogado. En ese instante, su compañero de trabajo, preocupado de la maniobra de mantener la embarcación junto a la nave, no se percata del accidente. Se cuenta, entre quienes lo conocieron, que don René sufría de ataques de epilepsia. Su nombre, pasó a engrosar la triste lista de mártires que perdieron la vida en el trabajo marítimo portuario.



Funeral de lanchero René Hernández P. A la izquierda, Elías Guzmán, presidente del gremio de estibadores y el "Chilote" Carrasco, presidente del gremio de lancheros. A la derecha, el estandarte del gremio de lancheros.

En los comienzos del oficio, hubo complicaciones, ya que no existía interés por realizar esta labor, ya que nadie quería ejercerla, debido al sacrificio y los riesgos que ésta implicaba. Por tal motivo, un ochenta por ciento de quienes ejercieron como lancheros, era gente proveniente de zonas rurales aledañas, que nunca antes se había desempeñado en trabajos portuarios, por tanto se les tuvo que enseñar las condiciones y formas de trabajo.

Para entrar a trabajar como lanchero, se debía ejercer primeramente como "pinchero" o trabajador ocasional, luego como suplente y después como titular de planta. Para pasar de trabajador suplente a titular, había que esperar

en promedio seis años, o a veces menos cuando algún trabajador fallecía o se jubilaba. Cuando a un trabajador joven que recién comenzaba como lanchero, le tocaba trabajar en pareja con uno más experimentado, algunos de estos veteranos, no se preocupaban de enseñarles a trabajar a estos. Cuando observaban que los novatos no hacían bien su trabajo, comenzaban a molestarlos, profiriendo todo tipo de garabatos e improperios, hasta que el principiante, debido a la presión sicológica ejercida por su furibundo compañero, se veía en la obligación de aprender el oficio con la mayor premura posible. Cuando el aprendiz adquiría los conocimientos necesarios para realizar el trabajo, dejaban de molestarlo. Para llegar a este punto, se requería de mucho tiempo para adquirir la forma adecuada para manipular la saquería y evitar el agotamiento excesivo, ya fuera para cargar los sacos al hombro, estibarlos o para armar las eslingas y colocarlas en el gancho de la grúa.

Diversas anécdotas surgen a raíz de este trabajo como por ejemplo cuando un saco de 80 kilos se debía estibar en el lanchón, operación que requería el trabajo de dos lancheros. Ambos trabajadores, debían soltar la carga al mismo tiempo, sin embargo, por la inexperiencia de uno de ellos, mientras el más experimentado soltaba el saco a tiempo, al otro se le quedaba enganchado el bulto al "perico", cayendo el saco a los pies del inexperto trabajador. El más experimentado, le reprochaba este error diciéndole a su compañero que se estaba "saqueando".

Otras veces, cuando se embarcaban eslingas con barras de

cobre blíster y ocurría el desarme de ésta sobre el lanchón, los lancheros debían rearmarla, tomando las barras por ambos extremos, usando dos ganchos metálicos especiales. Cada barra pesaba alrededor de 150 kilos y muchas veces, cuando esta labor era realizada por trabajadores inexpertos que no soltaban a tiempo los ganchos para dejar la barra bien estibada, el otro trabajador debía soportar la totalidad del peso de la barra con su cuerpo y sus manos asidas al mango del gancho que tenía forma de triángulo. Muchas veces, el desenlace no era muy afortunado, ya que esta acción ocasionaba en el trabajador, daño en sus manos que lo inhabilitaban para seguir ejerciendo el oficio. Algunos trabajadores, aprovechaban que estos percances eran catalogados legalmente como accidentes de trabajo, para obtener jubilaciones anticipadas bajo condiciones muy beneficiosas para la época. Pese a estos inconvenientes aislados, los lancheros en su mayoría, eran considerados muy profesionales en su trabajo.

Un capítulo especial, lo constituye la llegada de barcos como el "Reina del Mar", el que siempre fondeaba en la poza del puerto. Cuando la nave traía mercancía para su descarga, se enviaban diversos lanchones a recibirla, mercancía que era transportada al muelle y almacenada en las bodegas del puerto. Aparte del "Reina del Mar", atracaba en las costas de San Antonio el "Reina del Pacífico", nave turística muy hermosa, que al igual que el "Reina del Mar", embarcaba mercadería surtida y cobre. Durante la noche, los sanantoninos podían apreciar a estas embarcaciones que resaltaban en el mar y con sus luces encendidas iluminaban gran parte de la bahía, hecho que la comunidad de ese tiempo, recuerda con mucha

nostalgia. Por la década de 1960, arribaron a San Antonio, naves turísticas de bandera italiana como el "Donizetti", "Rossini" y el "Verdi", además de los carboneros de las compañías Lota y Schwager.



El "Reina del Pacífico" y lanchones en plena faena.

En la década de 1950, los lancheros manipulaban principalmente productos como carbón a granel, sacos con concentrado de cobre de 80 kilos, cereales, frijoles, garbanzos y barras de cobre en yuguillo. El embarque o desembarque de los sacos con concentrado de cobre, era muy complicado, debido al peso de estos y la dificultad para manipularlos. Esta situación, queda reflejada en la situación ocurrida en 1958 a don Luis Carrasco, un joven lanchero,

que antes de cargar sacos de cobre, se había desempeñado en otras labores que requerían resistencia física. Don Luis, trabajó durante tres días seguidos en el embarque de estos sacos para la compañía Kenrick, labor realizada junto a otros compañeros, muchos de los cuales sólo resistieron la jornada de ocho horas, siendo reemplazados por otros trabajadores. Luego de finalizado el trabajo, don Luis acudió a la oficina de la Kenrick a recibir su jornal por los tres días de trabajo continuado, que supuestamente iba a ser suculento, debido a lo cual un funcionario de la mencionada firma le dijo: "¡¡Anda a buscar un bolsón cabrito, que es mucha plata la que vas a recibir!" Don Luis, tomando la advertencia en serio, partió raudamente a la calle Centenario a comprar un bolsón para guardar su dinero. Finalmente, don Luis recibió una buena cantidad, considerando además que imponía en el Servicio de Seguro Social, entidad que no realizaba grandes descuentos a los trabajadores, a diferencia de la Caja de la Marina Mercante Sección Triomar a la cual estaban afiliados el resto de los trabajadores. Otra de las razones que explica el suculento pago obtenido por don Luis, era que el tonelaje movido en los lanchones era repartido entre menos trabajadores, cuatro a lo máximo, a diferencia de los estibadores de a bordo, cuyas cuadrillas estaban formadas hasta por once hombres. Con este monto y aunque parezca increíble, don Luis decidió dejar el trabajo de lanchero y se convirtió en un próspero comerciante, actividad que le reporto muy buenos dividendos.

Con el correr de los años y a raíz del aumento de trabajo, los lancheros obtuvieron buenos dividendos económicos, a pesar de los riesgos y el sacrificio a los que se exponían

mediante este oficio. Este motivo, gatilla en los lancheros, la necesidad de crear una organización que representase a los trabajadores y exigiera condiciones mínimas laborales antes las compañías navieras. El Gremio de Lancheros fue fundado el 14 de Septiembre de 1922. En este año, se daban por concluidas en gran medida las obras del puerto, según el decreto promulgado por el entonces presidente de la república Arturo Alessandri Palma.

Durante 1932, existió en el puerto un famoso lanchero, don José Carrasco Cifuentes, apodado el "Chilote Carrasco" cuyos hijos fueron también conocidos lancheros. En aquel entonces, era él, quien, a petición de las compañías navieras solicitantes y dueñas de los faluchos, nombraba a los trabajadores, requeridos para las faenas. Se le considera como unos de los fundadores del primer gremio de lancheros, junto con don Artemio Urra y don Narciso Romero, éste último oriundo de Melipilla. El "Chilote Carrasco", quien además fuera uno de los primeros presidentes de la organización, cuando nombraba a la gente para ir a trabajar, lo hacía en el muelle "Puertecito" del paseo Bellamar. Cuentan quienes lo conocieron, que se paraba sobre una banca para hacerse notar, indicando a los trabajadores seleccionados con el dedo, dando prioridad a los que pertenecían al gremio. Cuando faltaban trabajadores, elegía entre sus amigos o conocidos, los que tenían cierto conocimiento del trabajo a realizar, ya que ocurrían muchos accidentes cuando se manipulaban algunos bultos que requerían mayor cuidado. Otra de las formas de elegir a los trabajadores era preguntando: "¿Jugai al futbol?" y ante la respuesta afirmativa del interrogado le ordenaba:"Ponte ahí", asegurándole que formaría parte de la

nombrada. Si el seleccionado era jugador del "Norteamérica" de Placilla, mayor predilección tenía, puesto que el "Chilote Carrasco" tenía una importante participación en el club.

En el año 1945, la organización compró un terreno donde construyó y luego operó por muchos años su sede. Ésta, se ubicaba a los pies de la antigua Escuela Nº 1, en la calle Enriqueta Nº 75, a dos cuadras de calle Pedro Montt, subiendo por calle Arturo Prat en San Antonio. Con el tiempo, esta casa se incendió, perdiéndose toda la documentación existente. El sitio ocupado por la sede, pasó ilegalmente a manos de una familia. Lamentablemente, nunca se realizaron gestiones para recuperarlo.

Los lancheros, a comienzos de 1950, estaban organizados como gremio, el cual era dirigido por un secretario general. Este gremio, se formó con anterioridad al de los estibadores y llegó a estar constituido por alrededor de cien trabajadores. Como organización, obtuvieron muchos triunfos a través de pliegos de peticiones. Una de las negociaciones más importante, se realizó a través de la gestión de cinco delegados nombrados por los trabajadores, que consistió en la aplicación de un tarifado especial para cada tipo de carga movilizada, según la dificultad que ésta generara en su movilización. Esta tarifa, no era igual a la de otros gremios.



Zarpe de la nave "Santa Ana". A la derecha, un lanchón tirado por un remolcador.

Cuando presentaban los pliegos de peticiones o demandas, la Cámara Marítima era quien oficiaba de intermediario antes las compañías navieras y además realizaba los pagos a los lancheros. Muchas veces, las demandas por aumento de tarifado u otros ítems, tardaban meses en ser respondidos y cuando eran aprobados, mucho tiempo después, eran pagados de forma retroactiva. Cuando el gremio decidía realizar huelgas o movilizaciones, en pos de elevar alguna demanda, lo hacían en forma mancomunada, caracterizándose por ser una organización muy cohesionada. Si algún trabajador no se sumaba a las demandas comunes, era sancionado y a la hora de una nombrada, era descartado. Algunas huelgas por pliegos de peticiones, llegaron a durar hasta 60 días, donde el apoyo y cooperación de otros sindicatos y gremios era clave para conseguir los objetivos propuestos. Incluso el gremio de lancheros, al igual que todo el sector marítimo, contaba

con la plena confianza de los comerciantes de la época, los cuales otorgaban facilidades para adquirir créditos y comprar durante los periodos de paros o huelgas, tiempo en que no recibían remuneración. Esta situación se justificaba, ya que era de conocimiento público que los trabajadores marítimos eran bien remunerados. Se cuenta, que una comerciante de abarrotes, de nombre Juana Dip y que tenía su negocio en la calle Antofagasta en Barrancas, les daba muchas facilidades a los lancheros para adquirir lo que necesitaran, como por ejemplo, vales para comprar carne. Cuando los lancheros retornaban a su trabajo, los comerciantes otorgaban hasta seis meses de plazo para que pagaran su deuda.

Entre los dirigentes destacados de aquella época, podemos nombrar a Vicente Ramírez, José Carrasco, Fernando Cáceres y Humberto Muñoz.

Los lancheros, para ejercer su trabajo contaban con una matrícula o permiso entregado por la Gobernación Marítima. Hasta 1950, no existía para los lancheros el sistema de turnos. Trabajaban en horario continuado, dependiendo de la carga. Cuando se descargaba trigo, el horario comenzaba desde las ocho de las mañana y se extendía hasta las once de la noche. En las otras faenas, la jornada se extendía hasta las seis de la tarde. En las horas de descanso, se daban tiempo para ir a comer, por lo general a un local que los trabajadores denominaban como "El Popular", ubicado a un costado de la administración del puerto. Cuando el trabajo se focalizaba en el Molo Sur, se les suministraba la comida en un galpón denominado patio 5, el cual también era ocupado por otros

trabajadores que cumplían labores en ese lugar. Con el tiempo, los almuerzos en "El Popular" fueron sustituidos por un bono en dinero para alimentación. Se fijaron además horarios para el almuerzo a las 13 horas, la once a las 16 horas, la cena a las 19.30 horas.

Las remuneraciones de los trabajadores, las pagaba la compañía naviera, de acuerdo al tonelaje movilizado y el tipo de carga. En el caso de saquería o bultos unitarios como el cobre, cajones o barriles, los lancheros calculaban su valor, multiplicando la cantidad de bultos que cargaban en el lanchón por el peso unitario de cada uno. En caso de los gráneles, el valor era calculado multiplicando el número de tinas que llenaban por 800 kilos, que era la capacidad de la tina. A la hora de cobrar su remuneración, los lancheros comparaban el cálculo de su pago con el resultado que calculaba el empleado de la compañía naviera, quien también llevaba un control de lo cargado y descargado en el lanchón. Este pago, se hacía efectivo en el turno de trabajo del día siguiente.

A la hora de trabajar, el personal era citado según sistema de redondilla alternativa, donde un inspector de nombradas llevaba el control de la citación. El oficio de inspector, lo realizaba un lanchero, el cual se ubicaba en el muelle de Puertecito, donde llegaban las lanchas de las distintas compañías navieras a solicitar trabajadores. Los citados, debían presentarse a las ocho de la mañana en el muelle o antes de las dos de la tarde. Luego de realizada la nombrada y según el orden de la lista, los lancheros eran llevados

trasladados al lanchón en el que debían trabajar. El que no llegaba, era descartado y se nombraba al que lo seguía en la lista.

Con el dragado de profundidad en los muelles, se permitió el atraque de naves de mayor calado, cuyo número fue aumentando considerablemente. Este hecho, marca el declive en la utilización de lanchones en el proceso de carga y descarga de mercancías. La organización de lancheros comienza a disolverse y la mayoría de los trabajadores, pasaron a ocupar plazas de trabajo como estibadores o marineros auxiliares de bahía, quedando muchos sin cupo.

Algunos de los faluchos, que estaban en buenas condiciones, fueron llevados a puertos del norte de Chile para ser utilizados en faenas específicas. Otros, fueron abandonados o varados frente a la ex - playa Montemar. Otras versiones, afirman que cuando los lanchones dejaron de utilizarse, las compañías navieras los trasladaron mar adentro con el propósito de hundirlos.

Los estibadores.

Primeras ideas político sindicales y formación del primer gremio.

Los inicios del gremio fueron marcados por diversos hechos que atentaron contra la organización de los trabajadores. En 1922, nace el gremio de lancheros, hecho que marca un

precedente para que diez años después, se forme el gremio de estibadores.

Entre 1932 y 1963, período en el que se gesta el gremio de estibadores, surgió una división en los trabajadores sobre las formas políticos sindicales que debían regir los destinos del naciente gremio. Por un lado, se alineaban los anarcos sindicalistas, cuya principal característica era la negación de la organización sindical. Por otro lado, se encontraban los sindicalistas, que en su mayoría había trabajado hasta fines de los años 20 en las salitreras del norte de Chile. Como podemos constatar, la gran mayoría de los estibadores era de tendencia comunista, radical y socialista, donde se destacaban figuras como la del dirigente Elías Guzmán. Un porcentaje menor de los estibadores, se constituían como anarco sindicales y eran representados por dirigentes como Carlos Navarrete. A pesar de que los anarcos sindicales, era un grupo muy aglutinado y a veces intransigente, los estibadores trabajaban de manera conjunta. Ambos bandos, desde los inicios de la organización hasta 1973, se disputaron la hegemonía en la conducción del gremio y posterior sindicato.

Cuando se gestó la organización de los trabajadores, surgieron diversos personajes que representaron fielmente la forma de ser de los estibadores. Don Simón Donoso, antiguo estibador nacido en el pueblo El Convento, fue un destacado dirigente y presidente del gremio en sus inicios. En 1931, don Simón fue víctima de persecuciones por parte de las compañías navieras, debido a su idea de conformar la organización de estibadores. Incluso, se dice que estuvo

a punto de ser deportado a la Isla Quiriquina, lugar del que nadie volvía a trabajar. Don Simón, se salvó de la deportación gracias a la intervención de un gerente de la compañía Lota. Luego de ocurrido el incidente, se traslada junto a su familia a trabajar en unas parcelas ubicadas en Apoquindo, Santiago y pertenecientes a la familia Vicuña Luco. En este lugar, se hizo cargo de un predio de 60 hectáreas. Después de tres años y cuando la agitación política amainó, don Simón volvió a San Antonio a trabajar nuevamente como estibador. En aquel período, la dirigencia del gremio estaba a cargo de los anarcos sindicales. Don Simón no volvió a asumir ningún liderazgo. Sí lo hizo Germán Donoso, hijo de don Simón, quien ingresó como estibador suplente el año 1944, por intermedio de su padre. Dentro de los estibadores suplentes, fue elegido como dirigente de 31 trabajadores que representaban su misma condición. En su mayoría, los trabajadores suplentes eran hijos de estibadores nacidos en San Antonio; razón por la cual fueron bautizados como "los costinos", para diferenciarlos de los que venían de los pueblos rurales u otros lugares.

A mediados de la década del 40 el incipiente refugio de calaminas que albergaba la sede de los trabajadores, fue reemplazada por otra renovada construcción, obra que fue concluida a mediados de la década de 1950. Esta edificación, corresponde al actual Sindicato de Estibadores del sector Puertecito, hecho que se logró con aportes de la Cámara Marítima, a través de los pliegos de peticiones.

El gremio de estibadores, se constituyó legalmente como

sindicato, el 14 de agosto de 1963. Este hecho, se gesta de manera imperativa, debido a las circunstancias que surgieron en torno a una huelga que fue rota por los primeros rompehuelgas o krumiros. Estos rompehuelgas, eran trabajadores suplentes a quienes las compañías navieras nombraban para trabajar y sustituir a los gremializados. Esta amenaza, obligó a los antiguos dirigentes a legalizar el gremio y de paso abortar el intento para que surgiera una nueva organización de trabajadores.

Antes que el gremio de estibadores se conformara como tal en 1932, las cuadrillas de trabajo estaban conformadas de tal manera que dicha cuadrilla cumplía una función fija, según el producto o tipo de carga que la nave faenara. De tal modo, existía personal específico que sólo se citaba para las faenas del carbón y otros para naves con mercancía surtida, como para la estiba o desestiba de sacos. Este hecho, obligó en la práctica a la creación del sistema de redondilla alternativa para el nombramiento de los trabajadores, lo cual también influyó en la eliminación de la presencia del capataz, quienes se convirtieron en un trabajador más del gremio.

El sistema de redondilla alternativa, permitió numerar a los trabajadores, con el fin de distribuir equitativamente las oportunidades de trabajo, independiente del tipo de producto o mercancía que se faenara. Este nuevo orden implica además, la facultad legal de los trabajadores sobre las nombradas. En consecuencia, se organizó el trabajo y el ingreso de los estibadores al naciente gremio.

Las nombradas, tenían un directorio integrado por cinco

dirigentes, además de cinco inspectores de nombrada, cargo que podía desempeñar cualquier trabajador en forma eventual. Los inspectores, apoyaban el trabajo de los dirigentes, quienes se encargaban de nombrar a la gente para trabajar en las naves. Las nombradas, se realizaban entre todo el personal disponible, el cual muchas veces superaba los 500 trabajadores. Estos, debían presentarse a lo menos una hora antes de las 8 de la mañana en el sector Puertecito, lugar donde se ubicaba la sede de los estibadores. Considerando que la sede no era lo suficientemente amplia para reunir a todos los trabajadores, se realizaba la nombrada en el lado sur de ésta. El acto en sí mismo, era toda una ceremonia. Para ello, desde una ventana de la sede, los inspectores hacían sonar una campanilla para convocar al personal, éstos se apostaban frente a la ventana, formando un gran círculo integrado por todo el personal de planta, los suplentes y los "pincheros" o trabajadores ocasionales. Para iniciar la nombrada, se iba seleccionando a los trabajadores que integrarían las cuadrillas, de acuerdo a los requerimientos de las faenas a realizar. Por ejemplo, si se requería descargar carbón en tres bodegas de una nave, los inspectores de nombrada, llamaban a los trabajadores por medio de una lista con sus nombres y número de registro, a un grupo de 9 trabajadores para conformar cada cuadrilla, hasta completar los 27 que se necesitaban para las tres bodegas. Los seleccionados, daban un paso al frente para agruparse en el centro del círculo. Si alguno se hallaba ausente, se continuaba con el siguiente nombre de la lista. Los trabajadores reunidos portando su "cargador", partían a embarcarse en la lancha fletera o remolcadora, la cual los esperaba en el muelle Puertecito, para trasladarlos a la nave, donde debían presentarse antes

de las 8 de la mañana para comenzar su trabajo.

El "cargador", era un saco harinero de color blanco, donde el estibador portaba sus elementos de trabajo. Estos consistían en un pañuelo que se usaba para cubrir la cabeza o secarse el sudor, los ganchos o "pericos" utilizados para mover los sacos, camisa y pantalón de trabajo. Estos elementos, se utilizaron desde la creación del gremio en 1932 hasta aproximadamente 1967, cuando aún los trabajadores no contaban con elementos de seguridad como el casco, guantes y zapatos con punta de acero.

Desde los inicios de 1960 y bajo el sistema de redondillas, se nombraban cuadrillas formadas por siete hombres cuando se trabajaba en carga general o surtida como cajas o sacos, nueve hombres para la descarga de gráneles hacia los muelles con las grúas del puerto, once hombres cuando se descargaban gráneles a los antiguos lanchones atracados al costado de las naves y ocho de estos estibadores cuando se cargaban las tinas en el fondo de la bodega.

Las cuadrillas de trabajo, estaban compuestas por los estibadores que realizaban el trabajo físico de la estiba o desestiba a bordo. En ellas, se incluía al portalonero, quien apostado en el borde de la boca de la bodega, era el encargado de indicar al operador de la grúa de puerto o al winchero mediante señales hechas con la mano, los movimientos que este debía realizar, ya fuera para izar la carga o hacia qué lugar debía mover el brazo de la grúa para colocarla dentro de la bodega de la nave. Al mando de ellos estaban el capataz y un

delegado representante. El capataz, era el encargado de indicar a las cuadrillas cómo debía estibarse la carga según el plano de estiba o según la orden del piloto de la nave. El capataz, recibía las indicaciones del jefe de cubierta, quien pertenecía al Sindicato de Empleados de Bahía y representaba a la Compañía Naviera que agenciaba la nave y sus operaciones. El delegado, era el representante de todas las cuadrillas. Se encargaba de velar por la seguridad y cumplimiento de las cláusulas de trabajo acordadas previamente por escrito ante las autoridades marítimas o de llevar las quejas o reclamos de las cuadrillas ante el jefe de cubierta de la nave cuando no se respetaba alguna de ellas, principalmente las relacionadas con pago de recargos.



Sede del Sindicato de estibadores en sector Puertecito, año 1965.

De los estibadores titulares, ingreso a la planta y los "galleros".

Para ingresar a la planta de estibadores, el trabajador debía desempeñarse primeramente como "pinchero". Luego de un tiempo realizando esta labor, adquiría la condición de suplente o "gallero", apodo que recibía por parte de los estibadores de planta. Los "galleros" trabajaban cuando existía exceso de trabajo, previa autorización de la gobernación marítima, quien les otorgaba un permiso provisorio de trabajo. Si bien estos trabajadores no pertenecían a la planta de estibadores titulares, estaban cobijados bajo el amparo del sindicato. Los "galleros", podían reemplazar a estibadores de planta que se hallaban enfermos, accidentados o inhabilitados. El gremio autorizaba al "gallero" para que integrara la cuadrilla, ocupando el número de la redondilla del estibador titular reemplazado. Lo ganado durante el turno, se dividía entre el titular y el "gallero". Otra función de este trabajador, fue la de reemplazar a aquellos estibadores que estaban por jubilar. Por lo general, este reemplazo duraba hasta tres años, ya que los estibadores se jubilaban a los 55 años, con el promedio de los gananciales de los últimos tres años y amparados por la ley de trabajos pesados. El trabajador en proceso de jubilar, tenía la opción de excluirse por tres años de las pesadas labores de la época, específicamente en las nombradas para naves carboneras, donde se nombraban cuadrillas fijas y exclusivas que trabajaban en estas naves hasta que remataran la faena, la cual muchas veces se extendía por más de quince días. Es así, como el suplente o "gallero", tenía la oportunidad de asegurar el sustento económico de su hogar por dicho período de tiempo. Al jubilar el estibador titular, el suplente tenía la opción de llenar la vacante cuando se reajustaban

las plantas, conforme a las normas legales emanadas de la Autoridad Marítima, Dirección del Trabajo, Cámara Marítima y el Gremio. Esta modalidad, se aplicaba en todos los puertos de Chile. Finalmente, para que un "gallero" pudiera constituirse como un trabajador de planta, debía transcurrir un lapso de tiempo entre ocho a nueve años o a veces más. La cantidad de estibadores de planta fue en promedio de 350 trabajadores y la dotación de estibadores suplentes y pincheros, alrededor de 90 personas.

Se afirma que el oficio de "gallero", fue creado en los inicios de la organización de estibadores, como una forma de ayuda o bien social para aquel estibador aquejado por alguna enfermedad, que le impidiera ir a trabajar durante un tiempo prolongado. En aquellos años, las remuneraciones de un obrero eran muy bajas, por estar regidas bajo la ley 4054 del antiguo seguro obrero, según la cual el trabajador imponía solamente el dos por ciento de su salario; de ahí que su subvención por licencia médica fuera muy baja. Para compensar este déficit económico durante su convalecencia, el trabajador apadrinaba a otro obrero de su confianza para que trabajara por él, por la mitad del ganancial de un turno. El "gallero", era anotado en la nombrada, pues el titular, no podía aparecer recibiendo su subvención por licencia médica y trabajando a la vez.

Si bien el trabajo marítimo era eventual y discontinuo, pues sólo se trabajaba cuando había naves, un mes con quince turnos de trabajo se consideraba bueno. A veces, debido a la deficiente recalada de naves en el puerto o por crisis fuera del país, no había trabajo por más de una semana, ni

para el estibador titular y menos para el suplente. Cuando esto ocurría, el estibador pedía crédito en los almacenes y tiendas para adquirir lo que necesitaba, lugares donde nunca les negaban sus requerimientos, pues los estibadores eran buenos clientes y responsables en los pagos. Cuando el dinero escaseaba más de lo normal, los estibadores empeñaban sus enseres de valor en alguna tienda afín como los Almacenes "El Gallo", cuyo dueño era don Fructuoso Parra, abuelo del doctor Antonio Parra Cisa o la "Tía Rica", ésta última ubicada en calle Centenario.

Promulgación de la ley N°18.032.

La promulgación de la ley 18.032, el 25 de septiembre de 1981 causó múltiples controversias, que incluso se hicieron conocidas públicamente a través de los medios, a raíz de la cancelación de las matrículas o permisos a los trabajadores del sector marítimo. Este caso, generó entre la comunidad laboral y opinión pública, dos posiciones bien definidas. Una a favor de la causa y otra en contra de la aceptación de esta modalidad de trabajo. Quienes estaban a favor, argumentaban que con el transcurso de los años, la existencia del "gallero" fue aceptada sin problemas tanto por el sindicato como por la autoridad marítima. Sus defensores agregan, que los empresarios y el gobierno militar de facto, utilizaron la promulgación de esta ley para desprestigiar a los gremios y sindicatos marítimos, manifestando que se practicaba la "explotación del hombre por el hombre", frase referida al hecho de que un estibador titular enviaba a un "gallero" a trabajar por él, quien usaba su matrícula

y luego repartía con el estibador titular su ganancial. Esta alternativa de trabajo, permitía el sustento económico de dos hogares, lo que significaba un acto social y humano. La posición contraria argumentaba que, transcurrida toda una etapa histórica del desarrollo de la actividad marítima, se había llegado al fin del sector. Se afirmaba, que los estibadores tenían el monopolio del trabajo y los "galleros" eran "pollos" y "medios pollos" de éstos, considerando que estibadores titulares y dirigentes facilitaban sus matrículas a los "galleros" para que éstos las utilizaran. De este modo, los estibadores no iban a trabajar y podían resolver sus asuntos personales. Este hecho se realizaba de forma habitual, ya que con quince turnos trabajados en un mes, los estibadores reunían suficiente dinero. Finalmente, quienes apoyaban la existencia del "gallero", manifestaban que sus detractores no reconocían que el fin perseguido por el gobierno militar junto con el poder empresarial de la época, era el de apoderarse de una fuente laboral que beneficiaba a un vasto número de trabajadores.

Al año 2011 y después de 30 años transcurridos desde la cancelación de las matriculas, los trabajadores que protagonizaron aquellos hechos añoran los grandes avances alcanzados hasta el año 1973.

No puede desconocerse, independiente del modo de apreciación de cada uno, el hecho de que los puertos chilenos son explotados por grandes consorcios nacionales y transnacionales, los cuales reportan ganancias millonarias sin hacerse cargo de la creación puestos de trabajo ni de

la contribución del progreso de la ciudad, como ocurre en el caso de San Antonio. Esperamos, que esta situación se revierta, a partir de la creación de una ley que obligue a los operadores portuarios a dejar una parte importante de sus utilidades, en los territorios donde se localicen sus negocios. Como responsables de la publicación de este libro, exponemos la situación objetivamente, sin pronunciarnos a favor o en contra de las posiciones antes mencionadas.

Los antiguos sistemas de trabajo.

En los primeros años de trabajo, para embarcar la mercancía en las naves se usaba un sistema rudimentario, consistente en el trabajo a la "tira" o pluma loca. Este consistía en unos cabos o cuerdas de felástica de diferentes dimensiones, las cuales se colocaban en los cabezales de los winches o plumas de la nave. Cuando se necesitaba almacenar una mercancía en el fondo de una bodega, se realizaba por medio de estos cabos, que enrollados en un carrete o cabezal, eran operados de forma manual mediante palancas, que permitían subir o bajar lentamente la carga al piso de la bodega, donde finalmente era estibada. Debido a que este método utilizaba la fuerza humana para su funcionamiento, ocurrieron múltiples accidentes, debido a la caída de bultos en altura cuando eran bajados. Con el tiempo, este sistema fue sustituido por los cables de acero y los winches eléctricos.



Estibadores de San Antonio en descarga de trigo a granel con "tinas".

Entre 1920 y 1950, el trabajo de estiba o desestiba en las naves se realizaba exclusivamente a fuerza de músculo. En aquella época, el uso de tecnología se limitaba a la utilización del vapor. El trabajo en las bodegas de la nave era muy duro. Por ello, los estibadores eran corpulentos, de alta estatura y gran resistencia física. Demostraban su energía en el atoche de sacos con cereales de hasta ochenta kilos, los que se estibaban en altura al interior de las bodegas o entrepuentes. A modo de ilustrar al lector sobre la naturaleza del trabajo del estibador a bordo de las naves, mencionaremos algunos tipos de mercancía, dentro de las muchas que se movilizaron a través de San Antonio, en sus primeras cinco décadas de operación.

El trabajo de la saquería

Entre los trabajos del estibador, el más característico y repetitivo, era el de la saquería, el cual se desarrolló a partir de los primeros años de la actividad portuaria, cuando productos agrícolas se movilizaban en estos envases. Según relatos, los sacos más difíciles de transportar eran los que contenían sal, azúcar o cebada malta. Los sacos de sal, pesaban cerca de 80 kilos y se endurecían con la humedad, adhiriéndose unos con otros, lo que hacía muy difícil su manipulación. Los sacos de azúcar provenientes desde Cuba, pesaban alrededor de 100 kilos y debían ser apilados en eslingas de nueve sacos. Finalmente, los sacos con cebada malta, los cuales eran muy abultados y pesaban entre setenta y ochenta kilos.

Entre 1940 y 1950, la saquería fue muy utilizada. En aquellos años, las naves fondeaban en la poza grande y los embarques se realizaban con los winches a vapor o plumas de las naves. Algunos estibadores incluidos en la nombrada, se especializaron en su uso.

Los estibadores usaban también algunos tipos de herramientas en la estiba o desestiba de productos, con las cuales se aliviaban del continuo desgaste físico. Una de estas herramientas, era el gancho para la estiba de saquería, que ahorraba esfuerzo al estibador para moverlo. Tenían además ganchos especiales para mover fardos grandes como los de algodón. Para los sacos con polvo metálico, usaban uno más grande y macizo. El más conocido era uno más pequeño denominado "*perico*" o "*periquito*" y se usaba para mover saquería de yute o de nylon.

Este elemento, servía además para no dañar en demasía los dedos del trabajador y aliviar así el continuo esfuerzo que este realizaba en la movilización de miles de sacos durante una jornada. Para evitar dañar o romper el envase del saco, el estibador clavaba la punta del gancho en la costura del mismo. Lamentablemente, muchos estibadores no tomaban esta previsión y clavaban el gancho en cualquier punto del saco, razón por la cual las compañías navieras prohibieron su uso. Sin embargo, los *"pericos"* se continuaron usando sin ser advertidos, ya que era un elemento pequeño y mientras se manipulaban los sacos, era posible ocultarlo disimuladamente en la palma de la mano.



Estibadores de San Antonio en estiba de saquería con trigo.

Las cuadrillas para las saquerías se constituían con siete estibadores. Cuando la bodega de la nave era muy espaciosa para estibar una gran cantidad de sacos, se solicitaba un aumento de tres o cuatro estibadores más, al cual se le sumaba el correspondiente recargo. Para estibar la saquería de embarque en el interior de la bodega de una nave, se hacía una "mesa" en el centro, de la misma dimensión del cuadrado de entrada a la escotilla, dejando el entorno libre si es que la bodega era más ancha. Luego, se estibaban los sacos hasta que la "mesa" alcanzaba la altura de un hombre. Desde dicha altura, dos estibadores recibían las eslingas siguientes e iban tomando los sacos de a uno, para colocarlos al hombro de los otros compañeros, quienes iban llenando el espacio en torno a la "mesa", que podía ser de unos cinco o diez metros según el ancho de la bodega. Una vez que toda la saquería alcanzaba la altura de la "mesa", se iban colocando las siguientes eslingas escalonadamente, de banda a banda a lo ancho de la bodega, hasta alcanzar la altura que el piloto de la nave determinaba, de acuerdo al plano de estiba.

Desde la creación del gremio, la saquería fue para los estibadores, la peor pagada. Durante años, se presentaron pliegos de peticiones, sin embargo nunca se logró alguna mejora tarifaria. En el año 1973 y luego de intensas negociaciones, las federaciones nacionales, logran obtener mejoras salariales. Esto, se logró establecer través de gestiones de la dirigencia nacional, quien logra implantar un tarifado único nacional. Los antecedentes para esta medida, son las remuneraciones de los trabajadores del puerto de Iquique, donde la saquería de huano y harina de pescado, que por allí

se exportaba, era la mejor pagada del país, tal como ocurría con el cobre en San Antonio. Sin embargo, este logro no llega a ponerse en práctica, debido a los hechos del 11 de septiembre de 1973.

El concentrado de cobre.

El embarque de concentrado de cobre, producto consistente en un polvo negro verdoso muy fino y pesado, era una labor brutal y agotadora, ya que se trabajaba 24 horas continuas. Este producto, llegaba en pequeños sacos de 80 kilos, proveniente de los minerales La Africana y de Las Condes, los cuales eran vaciados en la bodega de la nave. El concentrado de La Africana era húmedo, lo cual creaba mayor dificultad y esfuerzo para vaciarlo, a diferencia del de Las Condes que llegaba más seco. Posteriormente, este mineral se transportó a granel en camiones, el cual era descargado en los patios del puerto y se embarcaba en forma mecánica con palas hidráulicas conocidas como tarascones.

El trabajo del carbón.

Entre 1918 y hasta mediados de 1960, el carbón fue uno de los productos que mayor tonelaje movilizó a través del puerto de San Antonio. En sus inicios, el carbón se cargó en tinas, baldes gigantes de acero de unos 300 kilos de peso, que poseían una capacidad neta de 800 kilos. Las cuadrillas para este trabajo, estaban conformadas por ocho estibadores más el portalonero. Se trabajaba con cuatro tinas, con

dos estibadores en cada una. Estas tinas, se colocaban en puntos fijos dentro de la bodega, es decir, dos a babor y dos a estribor. Después del año 1958, se aumentó la cuadrilla a dos hombres más y se agregó una quinta tina, a la cual llamaban "la tina loca" que, a diferencia de las otras, era ubicada en distintos puntos de la bodega. Las tinas eran llenadas con palas manuales conocidas como carboneras, trabajo ejecutado por dos estibadores en cada una. Cuando la bodega de la nave era abierta para comenzar la labor de descarga, los estibadores cavaban con las palas de mano en el centro de la bodega, llena hasta el tope, para formar un hoyo lo suficientemente grande, para colocar las tinas. Una vez que las tinas estaban en su sitio, los estibadores las llenaban inclinándolas hacia un lado, para que el carbón cayera por escurrimiento. Esta operación, facilitaba el trabajo y permitía ahorrar esfuerzo físico. Una vez que la tina era llenada, se colocaba el gancho de la grúa o winche para su descarga en el muelle o en lanchones. Esta, era una faena muy agotadora, por ello algunos estibadores eran muy proclives al consumo de vino, el que bebían mientras hacían un alto en la faena como antídoto para aliviar la sequedad de la garganta, producida por la inhalación permanente del polvillo del carbón. Otro de los motivos por el que ingerían vino, era para evitar la deshidratación. Lo más curioso, era el hecho que los estibadores no tomaban agua potable mientras realizaban esta faena. Según ellos, el agua producía el endurecimiento del polvillo en la garganta, ocasionándoles además calambres en sus extremidades, lo que les impedía continuar trabajando.

En los desembarques del carbón, el mismo personal trabajaba

a remate, es decir hasta el término total de la descarga. En este caso, tres o cuatro cuadrillas iban rotando turno tras turno. El carbón se descargaba a muelle, directo a carros de ferrocarriles con un movilizador portuario sobre cada uno de ellos, quien volteaba la tina para vaciar el carbón. Durante este proceso, los estibadores usaban unas especies de polainas hechas de género para cubrir sus pies y pantorrillas, evitando así que el carbón fino no se introdujera al interior de sus zapatos. Al término de las faenas, los estibadores salían sudados, con el rostro y el cuerpo ennegrecidos por el polvillo. Según un estibador de aquella época, *"parecíamos verdaderos africanos"*. Como al día siguiente debían continuar en la misma faena, muchos estibadores al llegar a sus casas optaban por lavarse superficialmente. Algunos, ni siquiera lo hacían pues el carbón era difícil despegarlo de la piel, dada su naturaleza semi-aceitosa. A modo de anécdota, un estibador nos relata que cuando retornaban a sus hogares al finalizar el turno, siendo ya de noche, se iban caminando por las calles de la ciudad, luciendo éste obligado maquillaje. A esas horas de la noche, no pasaban inadvertidos para los transeúntes que deambulaban por el centro de la ciudad. Este mismo estibador, agrega que cuando conoció a la que sería su futura esposa, regresaba de trabajar a bordo de un buque carbonero, relatando que quizás aquella mujer, se sintió cautivada por el oscuro color de su piel.

Los turnos de trabajo en el carbón eran continuos, desde las 08:00 hrs hasta las 19.30 hrs, salvo cuando no había equipo ferroviario para sacar el producto del puerto en forma inmediata. Esta faena, se extendía hasta por quince días en el caso de naves norteamericanas, las cuales traían un carbón

que era más complicado de desestibar, debido a que venía menos granulado y en grandes trozos. Debido a este motivo, en varias ocasiones se percibía una actitud inusual por parte de los dirigentes y estibadores, ya que al décimo día de faena, los trabajadores manifestaban un gran agotamiento físico, hecho que les impedía continuar trabajando. Para poder descansar, los estibadores enviaban en su reemplazo al personal suplente, a quienes se les pagaba los días trabajados hasta el remate de la nave. Cuando el trabajo se excedía más de lo normal y tanto los de trabajadores de planta como los suplentes no eran suficientes, se completaban las cuadrillas con "pincheros".

El trabajo en el cobre.

A partir de 1932, los estibadores trabajaron en el cobre en barras, que después del carbón era el producto que más se movilizaba por el puerto de San Antonio. Las barras de cobre, eran de diverso tipo y peso. El cobre blíster era una barra de 150 kilos, que en los primeros tiempos se embarcó de forma muy rudimentaria. Las primeras grúas de puerto, cuyo brazo no era muy largo, ingresaban las eslingas con seis barras cada una a la escotilla de la nave, dejándola apegada en el fondo de la bodega. Desde este lugar, cuatro estibadores tomaban cada una de las barras por las esquinas con unos ganchos de acero, llevándolas a pulso a la bodega, donde eran estibadas en rumas de seis. Es así, como una cuadrilla de 9 hombres en turno normal, estibaba unas 50 toneladas aproximadamente. Trabajaba una cuadrilla por cada bodega, donde el valor por tonelaje estibado, era repartido

entre ocho estibadores más el portalonero. Al delegado y al capataz, se les pagaba el jornal de la cuadrilla que más toneladas estibaba. Durante esta faena, muchas veces se utilizó un gancho especial para levantar, desplazar y estibar las barras de cobre blíster. Esta acción la realizaban entre cuatro estibadores, los cuales para utilizarlo, debían poseer no sólo fuerza para moverlo, sino además mucha habilidad para desprenderlo de la barra una vez estibada, pues ocurría que al no realizar la acción en forma coordinada, el gancho se trababa en la barra, haciéndola caer con violencia sobre la ruma o yéndose hacia un costado, pudiendo provocar daños en las piernas de algún estibador.



Estibadores Rubén Meza, Germán Donoso, "Mencho" Núñez y Manuel Romero, estibando barras de cobre blíster, año 1959.

El cobre yuguillo, era un lingote de 27 kilos que en sus inicios, el estibador transportaba uno por uno, colocándolo en ruma desde cualquier distancia. Este transporte manual, fue sustituido por unos carritos de tiro llamados "yeguas", en las cuales el cobre yuguillo era llevado al lugar de la estiba, amarrado en atados de 38 barras y con un palo en cada extremo debajo del atado. Al llegar al lugar de la estiba, los estibadores levantaban el palo, para dar vuelta la "yegua", de modo tal que los lingotes cayeran en el espacio destinado. A este método, se le llamaba "estiba de cobre dado vuelta".



Estibadores Justiniano Espinoza, Benito Núñez, José Donoso y Onofre Águila, estibando lingotes de cobre desde un carrito "yegua" en el año 1957.

A comienzos de la década del 60, se introdujeron las primeras grúas móviles (horquillas), las cuales debieron ser maniobradas por un operador especialista. Este operador impuesto por las compañías navieras, fue elegido entre los mismos estibadores y ejercieron el oficio previa capacitación en el uso de las horquillas. Percibían un jornal con recargo de un 25 % por sobre lo que ganaba un estibador. En un principio, fueron cuatro los operadores que se adhirieron al sindicato de estibadores, llegando a reunir más de 30 trabajadores.

A modo de anécdota, cuando los trabajadores estibaban el cobre y estaban muchas horas realizando esta labor, el continuo roce de las barras hacia emanar un polvillo tóxico que el estibador inhalaba. Para paliar el efecto que este polvillo producía en el paladar, el estibador bebía leche.

Los Estibadores y la Planta Mecanizada.

En el año 1959, comenzó a operar en el Molo Sur, la Planta Mecanizada para la descarga del carbón, considerada una tecnología avanzada para aquella época. Dada la eficiencia de esta tecnología para la extracción del carbón, no se continuaron nombrando las habituales cuadrillas de estibadores. Las compañías navieras, pagaron a estos una indemnización especial por prescindir de sus servicios.

A finales de los años 60, comenzaron a llegar a San Antonio otros tipos de gráneles como trigo y maíz que a diferencia del

carbón, eran más livianos y manipulables. En base a acuerdos y pliegos de peticiones, la dirigencia del sindicato logró que las compañías navieras, nombraran 18 estibadores, más un delegado y un capataz para apoyar las faenas de la Planta Mecanizada. Esta medida, se aplicó debido al gran tonelaje movilizado por la planta en una jornada de trabajo, el cual promediaba las 2.500 toneladas. El trabajo que realizaban los estibadores, era servir de apoyo durante la descarga, en labores como reacomodar el granel mientras era descargado, efectuar labores de aseo en cubierta, amontonar el granel de rebalse o reacomodar las manteletas que impedían que el granel cayera al mar. El trabajo de los estibadores en la Planta, perduró hasta el 22 de septiembre de 1973. En una faena programada para la nave "Borraz", que venía al puerto a descargar trigo, la compañía que representaba a la nave solicitó al sindicato solamente dos estibadores, uno para la Planta Mecanizada y otro para una grúa que descargaría el trigo en otra bodega. Este hecho, no respetaba el convenio previamente establecido de 18 trabajadores para la Planta y los 9 para la grúa más un delegado y un capataz, situación que generó las correspondientes reacciones por parte del sindicato y que culminaron con la detención y posterior asesinato de cuatro dirigentes que representaban a la organización. A partir de septiembre de 1973, este convenio dejó de cumplirse y se aplicó por imposición de la autoridad marítima el nombramiento de tan solo un estibador por cada bodega que efectuaba descarga de granel, excepto para la Planta Mecanizada. Desde esta fecha, nunca más se citó a estibadores del sindicato para estas faenas.

Tarifas y Recargos.

El ganancial de un estibador, estaba determinado por un sistema tarifario aplicado según el tonelaje movilizado en un turno, el tipo de mercadería o bultos y los recargos determinados por las condiciones ambientales donde desarrollaba su labor o según la naturaleza del producto manipulado, como por ejemplo alguna carga nociva para la salud.

A partir de 1932, cuando se organiza el primer gremio, las condiciones tarifarias no eran muy favorables para los estibadores. Por esta razón, sus primeros dirigentes iniciaron una serie de negociaciones y pliegos de peticiones ante la Cámara Marítima, empleador de los estibadores y organismo que representaba a las compañías navieras ante los trabajadores. Los resultados de esta gestión se vieron reflejados a partir de 1955. Estos logros, significaron un mejoramiento substancial en los valores, principalmente en el tarifado aplicado al cobre, que era el tonelaje mejor pagado por su peso y cuyo valor quedó igualado para todas las organizaciones de estibadores de Chile en el año 1964. También, hubo un mejoramiento en los valores para el trabajo de la saquería cuya tarifa era demasiado baja. Su valor, se igualó en todos los puertos de Chile en el año 1971, luego de arduas gestiones gremiales a través del Ministerio del Trabajo de la época.

A modo de referencia y para aclarar el asunto de valores por tonelaje, la dirigencia de estibadores de aquella época sabía

que por cada tonelada de cobre embarcada desde el muelle, el armador ganaba 27 dólares, mientras que el estibador ganaba menos de un dólar. Cuando la dirigencia de los estibadores finiquitó las negociaciones con su contraparte, logró que por cada tonelada embarcada se les pagara dos dólares y medio. Las remuneraciones de los estibadores mejoraron de tal manera, que con un turno de embarque de cobre, bastaba para vivir holgadamente diez días sin mayores problemas.

Don Miguel Toro, ex dirigente y estibador llevaba un control riguroso de sus ingresos en un cuaderno, que aún conserva. Según sus anotaciones, nos relata que en un turno de embarque de cobre en la nave "Cordillera", realizado en enero de 1972, ganó en moneda de la época la suma de 353 escudos. Otro día del mismo mes en la nave "Octavia", ganó la suma de 552 escudos escudos y finalmente, embarcando en el "Orita" percibió la suma de 910 escudos.

En base a la información entregada por don Miguel, quien nos refiere que un litro de bencina costaba 3 escudos, podemos comprender el real valor de los que ganaba un estibador en el embarque de cobre en comparación con la realidad económica actual. Sumando los tres turnos mencionados por don Miguel, obtenemos un ganancial de 1.815 escudos. Con esta cantidad de dinero, se hubiera podido comprar 605 litros de bencina. Si comparamos esta cifra con el valor actual de la bencina de $753 el litro (año 2011) y multiplicamos por los 605 litros que se hubiesen podido adquirir en 1972, nos arroja un valor de $455.565 en la actualidad y sólo considerando las ganancias por tres turnos de trabajo. Si un estibador trabajaba quince turnos al mes, más los recargos

por trabajos en días domingos y festivos y otros valores que detallaremos a continuación, sus gananciales superarían con creces el millón de pesos en la actualidad.

Debido a que en los primeros tiempos, todo el movimiento de carga dentro de la bodega de una nave se realizaba en forma manual y a fuerza de músculo, las dirigencias lograron en base a pliegos de peticiones, agregar a la remuneración de los estibadores ciertos recargos que se incluyeron en el tarifado. Estos, se aplicaban de acuerdo a las dificultades, condiciones o peligros que se presentaban en las naves para la estiba y desestiba. A continuación detallamos algunos:

Días Domingos y Festivos: A toda faena realizada durante estos días, se le aplicaba un recargo del cien por ciento sobre el valor normal de un turno ordinario.

Larga distancia: A todas las cargas transportadas una distancia superior a once metros, partiendo desde el lugar donde eran colocados por el gancho de la grúa, se les aplicaba un porcentaje de recargo que el estibador recibía en su remuneración.

Sitios estrechos: Debido a que no todas las bodegas de las naves eran espaciosas, este recargo se aplicaba al tonelaje de la carga, en el caso que el estibador trabajara en un sitio estrecho y que le dificultara el movimiento para realizar la faena.

Cuartos seguros: Este recargo se aplicaba cuando había

que trabajar en lugares o espacios cerrados, comúnmente rincones de las bodegas de la nave, donde se debía estibar carga delicada o de gran valor.

Estiba en altura: Se aplicaba este recargo según el peso movilizado, cuando por ejemplo se realiza la estiba de lingotes de cobre de 27 kilos y estos debían ser apilados en rumas de 80 cm, un 1,20 m y 1,80 m de altura.

Nocivos: Este recargo era aplicado cuando se movilizaba carga nociva y existía el riesgo de que el estibador pudiera sufrir algún daño físico.

Los aumentos: Este ganancial era obtenido cuando existía exceso de trabajo o dificultades en el manejo de la carga surtida, por su naturaleza o lugar de estiba. Cuando esto ocurría, principalmente en las grandes partidas de saquería, se solicitaba personal de refuerzo en apoyo de la cuadrilla habitual.

Cámaras frigoríficas: Este recargo era aplicado cuando el estibador debía trabajar en cámaras refrigeradas, donde se almacenaban cargas que requerían esta condición como alimentos perecibles, carnes o productos del mar.

Desestiba de carga a pique: Una carga cortada "a pique", era cualquier mercancía apilada en altura que no ocupaba todo el espacio interior de la bodega. Este hecho, se convertía en un peligro latente para la caída de algún trabajador, a

pesar que la compañía naviera debía instalar una red de seguridad. A todo el tonelaje que se estibaba o desestibaba en esta situación, se le aplicaba un recargo por riesgo, según el tarifado.

Aplicación de Recargos y Porcentajes.

Cuando una cuadrilla de estibadores trabajaba en una bodega, junto a ellos además trabajaba un empleado de bahía o tarjador de a bordo. Este empleado, era quien realizaba el conteo de los bultos estibados en la nave, dato que luego anotaba en un documento o tarja, donde se indicaban cantidad de bultos estibados en un turno, peso y los nombres del personal de estibadores. Incluía también, la aplicación de los recargos y porcentajes cuando estos se producían. Al término del turno, este tarjador de a bordo, entregaba una copia del resumen o "report" de todo lo realizado al portalonero de la cuadrilla, quien comparaba los datos. Si había alguna discrepancia debido a la omisión o no cobro por recargo, el portalonero lo comunicaba al delegado de las cuadrillas y ambos daban cuenta de la omisión al empleado de bahía que había anotado el "report". Este hecho, no dejaba de generar acaloradas discusiones. Los estibadores, aprendieron mucho sobre este sistema, pese a la poca instrucción que poseían. Algunos, eran hábiles en matemáticas y además de preocuparse por controlar el trabajo, conocían al dedillo las normas y el tarifado en lo referente a tonelajes y recargos, por tanto, si había alguna disconformidad con lo anotado en el "report", lo reclamaban con base.

Los grupos de cuadrillas y sus apodos.

Es sabido, que dentro de la idiosincrasia del chileno, la costumbre de colocar sobrenombres para identificar con mayor facilidad a sus semejantes siempre ha existido y por lo general los apodos resultan ser muy acertados. Dentro del ambiente marítimo y portuario, este hecho no era la excepción. Entre los estibadores, las cuadrillas eran identificadas por sus apodos. Por ejemplo, había un grupo que por los años 50, debía viajar a pie por el antiguo camino entre San Antonio y Cartagena para luego bajar hasta el puerto por la actual calle San Antonio de las Bodegas, considerando que en horas de la madrugada la locomoción era escasa. Además, como no había muchas casas por ese entonces, el trayecto estaba repleto de árboles y el tránsito por este lugar parecía alargarse más de la cuenta. A estos trabajadores se les conocía como "Los Mortadelas", debido a que en sus bolsos llevaban voluminosos sándwiches de esta apetitosa cecina, para paliar el hambre que producía el desgaste físico por la caminata de la casa al trabajo. Este fiambre en aquella época era muy sabroso y fue durante mucho tiempo, el preferido de las clases más populares.

Los apodos de las cuadrillas también resaltaban las características físicas de sus trabajadores. Eran característicos los sobrenombres referidos a los rasgos faciales, como los: *care grillo, care vieja, care puta, care poto, care cascote, care cueca y care guante de combate.*

Otra cuadrilla, a la que apodaban "*Los Números Bajos*", se

debía a que mucha gente que trabajaba como estibador en las décadas del 30, 40 y 50 era muy poco instruida, de baja cultura y generalmente venida desde lugares rurales. A este grupo también se le llamó "*La Familia Chilena*", ya que a los primeros estibadores a quienes se les asignó las primeras matrículas de trabajo era gente proveniente del campo. Estos trabajadores, se radicaron en forma definitiva en San Antonio, atraídos por las oportunidades de trabajo que el puerto ofrecía. Los productos provenientes de localidades rurales contribuyeron al desarrollo primitivo de la actividad portuaria, donde se embarcaron a través del puerto granos o cereales que eran transportados durante días en carretas tiradas por bueyes, desde pueblos distantes para la época como Rapel y Navidad.

A partir de los años 60 y cada cierto número de años, las plantas de trabajadores se iban renovando por jubilación o muerte de estos, lo que permitía el ingreso de nuevos estibadores. Debido a este hecho, en una oportunidad ingresaron cerca de 30 jóvenes a la planta, donde cerca de 20 de aquellos nuevos trabajadores, presentaban una contextura maciza en relación al resto. El mote de *"Los Petroleros"*, se debía a la forma de trabajo lento que ejecutaban estos estibadores, a diferencia de los más delgados que eran más rápidos en faena. Sin embargo, esta lentitud se contrarrestaba por la fuerza física de *los petroleros,* ya que si un estibador habitual podía mover cien toneladas en un turno, un "*petrolero*" movía ciento cincuenta.

"*Los Rebeldes*" fue un grupo de estibadores que por muchos

años mantuvieron la condición de suplentes, sin ser ascendidos a la planta. Considerando, que a esas alturas se hacían merecedores de ser ascendidos a trabajadores titulares con su correspondiente matrícula. En aquella instancia, reclamaron ante el gremio de estibadores como ante la autoridad marítima. Fue tal la insistencia y tenacidad de su reclamo, que finalmente lograron ser ascendidos a planta, siendo reconocidos por el apodo de *los rebeldes*.

Otras cuadrillas que tuvieron apodos destacados fueron *"Los Costinos"*, quienes eran los primeros hijos de estibadores, "*Los Patriotas*", "*Las Comisiones*" y "*Los Huasos*".

Accidentes en el trabajo del estibador.

Generalmente, las naves antiguas hasta mediados de la década de 1960, carecían de condiciones favorables para la seguridad de los estibadores, por tanto, cuando estos realizaban su trabajo a bordo, los accidentes no eran una excepción. Eran comunes las caídas en los entrepuentes de las bodegas, divisiones o pisos horizontales donde se colocaban diferentes partidas de mercadería. En las separaciones entre estos pisos o entrepuentes, se colocaban unas vigas de acero llamadas gaviotillas. Los espacios vacíos entre estas vigas de metal, se sellaban con tapas de madera que calzaban en el cuadrado de la bodega. A veces ocurría, que estas tapas no quedaban bien colocadas en el calzo, quedando un extremo de ésta en el aire. Así fue como ocurrió a un estibador de nombre Juan Hidalgo en la nave mexicana "Sonora". Don Juan realizaba una faena de descarga de fardos con algodón

y sin darse cuenta pisó el extremo de esta tapa mal colocada, la cual se levantó con el peso del trabajador, cayendo éste al piso del siguiente entrepuente desde una altura de 10 metros. Lamentablemente para él, el punto donde cayó estaba sellado solamente con gaviotillas de acero. Se improvisó un tablero en el momento para colocar su cuerpo casi reventado, el cual fue retirado del lugar con una grúa del puerto. El trabajador falleció mientras era llevado de urgencia a Valparaíso.

Otro hecho trágico ocurrió a don Manuel Mora, conocido estibador oriundo del sector Placilla. Don Manuel trabajaba en el primer entrepuente, en la popa de una nave chilena desestibando grandes fardos de lana no procesada. Durante la faena, uno de estos bultos cayó desde las alturas junto con el cuerpo del trabajador. Con el peso de la caída, el bulto cayó sobre el piso de tapas de madera, levantándolas como un trampolín. El cuerpo del infortunado trabajador junto al pesado bulto, continuaron su caída hasta llegar al piso del segundo entrepuente. Cuando sus compañeros bajaron a socorrerlo, aún estaba con vida. Falleció a las pocas horas después. Por tristes coincidencias del destino, idéntica suerte corrió un hijo de este estibador, también de nombre Manuel, tan sólo tres años después de la muerte de su padre, mientras se desempeñaba como movilizador portuario trabajando en un patio del puerto. En aquella instancia, don Manuel hijo, realizaba la descarga de troncos de madera desde camiones, siendo aplastado por la caída de unos de estos y falleciendo instantáneamente.

Dentro de las faenas, también se producían accidentes con

resultado fatal por caídas de bultos desde las eslingas izadas por las grúas, así como además por derrumbes de rumas mal hechas. Fue lo ocurrió en un embarque de barras de cobre blíster. Ese día, había mucha resaca, lo que provocaba que la nave se moviera constantemente. Uno de los grueros que participaba en este embarque, llevaba en el gancho de la grúa un atado de cobre para introducirlo en la boca de la escotilla. Debido al vaivén, la estructura de la nave se levantó, haciendo chocar la eslinga de cobre con el borde de la escotilla. La fuerza del impacto desarmó el atado, haciendo caer las barras dentro de la bodega, las cuales golpearon fatalmente a uno de los estibadores de apellido Galleguillos, apodado el *"Mondongo"*, hecho que le provocó la muerte instantánea.

Las primeras grúas horquillas que suplantaron a los carritos "yeguas" fueron traídas por la compañía Williamson Balfour cerca de los años 50. Esta maquinaria, más lenta y pequeña que las actuales, poseían ruedas que algunas veces se trababan en los orificios que había en el piso de las bodegas de la nave. Para destrabarlas, había que maniobrar cuidadosamente su estructura. Ocurrió una vez, el caso de un operador de nombre Patricio Pérez, el cual mientras levantaba la grúa de la nave, el cable que la sostenía se tensó a tal extremo, haciendo que la horquilla se destrabara violentamente con el operador sobre ella. Producto del tirón, la horquilla se inclinó hacia un lado haciendo caer al operador y aplastándole una de sus piernas.

Los estibadores en aquellos tiempos, no contaban con ningún tipo de elementos de seguridad como zapatos o casco, ya que solamente se les proveía de guantes y usaban un

pañuelo para cubrirse la cabeza. Con el tiempo y a mediados de los 60, producto de demandas y conquistas laborales consiguieron que quienes los contratasen, les suministrasen estos elementos de seguridad de forma obligatoria.

A modo de ejemplo, cuando se movilizaban tambores con soda cáustica y estos se rompían o filtraban, podían producir severos daños en las manos del estibador. Cuando esto ocurría, los guantes de lona que usaba el trabajador se rompían, lo que provocaba daños en la piel del obrero, en vista de lo cual, éste debía lavarse las manos con abundante agua. Muchas veces, el agua no estaba disponible cerca de la bodega, por lo que el trabajador debía salir de ella, bajar de la nave por la escala real, para recién poder mojarse las manos con agua de mar o recogerla con un balde que era lanzado desde la borda y sostenido por una soga.

Cuando los trabajadores realizaban faenas en espacios reducidos y dada la baja temperatura del lugar de estiba, cada media hora se les proveía de un café caliente que se servían haciendo un alto en la labor. En el caso del trabajo con carga nociva, se les daba un vaso de leche para contrarrestar el efecto dañino del producto al inhalarlo.

Parte Gremial Sindical.

En Chile, las tres primeras décadas del siglo XX se caracterizaron por la aparición de fuertes movimientos sociales y laborales que aspiraban a un mejor trato y justicia social para una gran masa de trabajadores y obreros

asalariados. Los estibadores, tuvieron marcadas influencias ideológicas de izquierda, donde se destacaron principalmente los comunistas y socialistas y en menor número radicales y anarco sindicales. El contraste de estos movimientos se reflejaba en las asambleas, las cuales se realizaban primeramente en la sede de la calle Gregorio Mira con Alberto Barros, antes de instalarse en su emblemática sede sindical del muelle Puertecito. Estas asambleas se realizaban una vez por mes, los días domingos hacia el mediodía y se caracterizaban por ser muy candentes y se extendían hasta por cuatro horas.

Los estibadores, vivieron una huelga que duró 45 días en el año 1951 durante el gobierno de Gabriel González Videla en contra del Decreto 506 dictaminado por la Dirección del Trabajo y las autoridades marítimas de aquella época. Esta medida, se extendió por todos los puertos de Chile, reclamando que mediante la promulgación de este decreto, se pretendía entregar a las compañías navieras el poder de realizar las nombradas de gente del sindicato y colocar en los puestos de trabajo al personal que ellos estimasen conveniente. Durante el tiempo que duró la huelga, los trabajadores del sector marítimo acordonaron todas las entradas al puerto para impedir la entrada de algún rompehuelgas o *krumiro*. Muchas veces ingresaba personal de la Armada al interior del puerto, llevando en sus vehículos a *krumiros* disfrazados de marinos para que trabajaran a bordo de las naves. El personal de la tripulación, cuando salía de franco avisaba a los trabajadores que acordonaban las puertas de la presencia de *krumiros* trabajando a bordo. De inmediato, algunos huelguistas iban a los muelles para desembarcar de las naves

a estos rompehuelgas, que según los relatos no superaban los 30, a los que una vez retirados de las naves, recibían una paliza por parte de los estibadores. Finalmente, la huelga fue depuesta al ratificarse que las nombradas y citaciones del personal continuaran siendo realizadas por los sindicatos de los trabajadores.

Un episodio donde se hizo explícita la adherencia izquierdista del sindicato, fue durante la visita a Chile del líder cubano Fidel Castro en el año 1971. En aquella instancia, el sindicato dispuso de tres buses para que los estibadores fueran a recibirlo. Otra demostración, fue la ocurrida en agosto de 1973, cuando una nave de la República Democrática Alemana arribó en San Antonio con diez mil toneladas de azúcar en sacos de cien kilos, proveniente de México. Como se trataba de mercancía para ayuda humanitaria, el sindicato de estibadores realizó su desestiba gratuitamente, como una demostración de colaboración y hermandad ideológica. En aquella ocasión, estando la nave en el muelle, se organizó una fiesta de camaradería entre los tripulantes alemanes y los estibadores en el fundo El Convento, donde además se disputó un partido de fútbol amistoso. Esta celebración, culminó el día 4 de septiembre de 1973, con un emotivo acto de homenaje a la unión y hermandad entre ambos países, en el frontis de la sede del sindicato. En el acto, hubo discursos que fueron incluso grabados: lamentablemente tales registros desaparecieron después del 11 de septiembre del mismo año.

Esta nave, pocos días después de haber hecho escala en otro puerto chileno, volvió nuevamente a San Antonio para embarcar cobre. Habían transcurrido pocos días después

del 11 de septiembre de 1973. Esta nave funcionaba como un buque-escuela, por lo que la mayoría de su tripulación estaba compuesta por jóvenes. Un día, un grupo de estos jóvenes tripulantes, salieron a recorrer el centro de la ciudad y al volver a la nave, se encontraron con la sorpresa de que el acceso de la escala para subir a bordo estaba bloqueado por un guardia militar de artillería, en tenida de guerra, portando una metralleta. Los jóvenes, al ver que el guardia en actitud intimidatoria les impedía el acceso, se abalanzaron sobre él, produciéndose una violenta trifulca que terminó con la intervención de los oficiales de la nave. Estos últimos, les explicaron a los jóvenes la situación en su idioma, quienes ignoraban que las condiciones políticas del país habían cambiado. Finalmente, subieron a la nave, permitiéndole al uniformado de guardia recuperar su compostura y continuar su labor. La presencia del guardia se justificaba porque en aquel momento se había corrido la voz que algunos adherentes del depuesto gobierno de Salvador Allende, habrían subido clandestinamente a la nave para huir del país. También, se rumoreaba que venían en ella, armas o elementos de combate para las organizaciones de izquierda, razón por la cual, portuarios opositores a Allende, abrieron contenedores y sacos vaciándolos en los patios del puerto con la finalidad de poder descubrir dichos elementos. Ambos rumores, nunca se pudieron demostrar.

Antes de la intervención militar, el caos social y político producto de la polarización existente en el país, afectó la relación laboral entre los distintos sectores de trabajadores marítimos y portuarios. Esta situación era expresada mediante paros, huelgas y actos de protesta entre los distintos

gremios existentes, los cuales no estaban conformes con las políticas imperantes. Estos hechos, afectaban directamente las operaciones del puerto, produciéndose demoras y bajo rendimiento en los turnos de trabajo, cuyo excesivo coste debían asumir las compañías navieras y los armadores. Se agregaba además, la consiguiente disminución en las remuneraciones de los trabajadores, ya que su ganancial dependía del tonelaje movilizado en cada turno.

Después de la intervención militar, el puerto pasó a ser controlado en su totalidad por la autoridad militar, representada por la Gobernación Marítima. Un hecho que marcó la nueva política portuaria en San Antonio, fue la detención y posterior asesinato de cuatro dirigentes del sindicato de estibadores, ocurrido el 22 de septiembre de 1973. Por mandato de la Gobernación Marítima, se designó de forma provisoria, a cinco trabajadores para continuar con la dirección de la organización. Posteriormente y una vez afianzado el gobierno militar, se nombró de forma permanente a cinco dirigentes afines a las autoridades de la época.

Si bien se prohibió al sindicato realizar negociaciones o pliegos de peticiones, se continuaron respetando todos los tarifados y recargos antes señalados. Esta situación perduró hasta el 25 de septiembre de 1981, fecha en que entra en vigencia la Ley 18.032, cuerpo legal que puso fin al antiguo sistema marítimo.

Los Marineros Auxiliares de Bahía.

Los primeros marineros auxiliares.

Antes que estallara la segunda Guerra Mundial en 1938, los tripulantes de las naves mercantes que recalaban a los puertos, eran los encargados de preparar las maniobras para que los estibadores pudieran subir a bordo y realizar la estiba o desestiba de la carga dentro de las bodegas . Una vez terminadas las faenas de embarque o desembarque, los mismos tripulantes realizaban las labores de aseo de las bodegas, colocaban las tapas de las escotillas y realizaban todas las maniobras necesarias para que la nave zarpara con la debida seguridad. Cuando estalló la guerra y durante la navegación, estos tripulantes debieron realizar guardias dirigidas durante el día y la noche, ante la posible amenaza de ser víctimas de algún ataque aéreo o submarino. Por este motivo, cuando llegaban a puerto, se mostraban cansados, faltos de sueño y en deplorables condiciones para realizar su trabajo de forma eficiente, debiendo los estibadores del puerto prestarles su colaboración. Al cabo de un tiempo, los estibadores desistieron de esta labor adicional, debido a que estas tareas retrasaban las labores de embarque o desembarque y lógicamente aumentaba los costos de estadía de la nave en puerto. Ante esta situación, las compañías navieras de San Antonio buscaron la manera de suplir la falta de personal para esta labor específica. Para tal objeto, cada compañía contaba con un capataz u hombre de confianza, quien se encargaba de reclutar al personal requerido para esta labor. Estos últimos, generalmente formaban parte de

los desocupados que merodeaban las sedes de los gremios marítimos en busca de alguna oportunidad de trabajo como "*pinchero*". En su mayoría, provenían de zonas rurales y habitualmente se reunían en los alrededores del muelle Puertecito. Como estas personas no estaban agrupadas en alguna organización, los capataces acudían a Puertecito e indicándolos con el dedo, elegían entre sus más conocidos a los asignados para realizar el trabajo. A estos nuevos trabajadores se les apodó como "*los compadres*", nombre dado por aquellos exceptuados que no gozaban del favor del capataz. Lamentablemente, con el correr de los años, comenzaron a sucederse muchos reclamos hacia la autoridad marítima por parte de los armadores de las naves. Estos últimos, alegaban que algunos de estos trabajadores llegaban ebrios al trabajo y no realizaban bien su labor, pues ocurría que mientras unos pocos preparaban las maniobras para el trabajo de la nave, otros bajo el amparo de algunos cómplices, se dedicaban a sustraer especies de la nave o causar daños en los bultos que la nave debía desembarcar.

En el año 1950, un grupo de personas ligadas al trabajo marítimo junto con algunos de los exceptuados, reunieron al disperso grupo de trabajadores de las distintas compañías navieras que no contaban con un contrato formal de trabajo. Su aspiración, era formar una organización sólida, donde a cada trabajador se le nombraría de acuerdo a una rotativa de trabajo asignando un número de registro. Fue así, como sugirieron a la Gobernación Marítima la formación de un gremio organizado. Algunos de "*los compadres*" afines a los capataces, se resistieron a la idea, dando a entender

que tenían el trabajo asegurado en las compañías, aunque no contaran con ningún contrato formal. Sin embargo, la autoridad marítima dio el visto bueno para la conformación del gremio. Luego de este hecho, se dejó establecido de forma legal que para esta labor específica, todas las nombradas del personal, debían realizarse a través de esta organización. En sus inicios, se llamó Gremio de Auxiliares de Bahía, el cual incluía a barredores, personal de limpieza y ramos similares, encargados también, de la preparación de las distintas maniobras para el trabajo de la nave, atraque y desatraque de esta. Con el tiempo, este gremio se transformó en sindicato y los capataces de las compañías navieras pasaron también a formar parte de la nombrada como un trabajador más.

Al principio, las nombradas de personal y conformación de las cuadrillas eran un tanto desordenadas. En base a convenios preestablecidos, se nombró determinada cantidad de hombres por escotilla, se estableció un horario de trabajo y también un horario de solicitud de personal por parte de las compañías. El gremio, como no contaba con sede propia, realizaba las nombradas de personal en Puertecito, donde se emplazaban algunas de las sedes de los gremios marítimos ya formados, como la de empleados de bahía, estibadores y cuidadores marítimos. Los encargados de realizar las nombradas eran los dirigentes junto con los inspectores de nombradas. Cuando hacían las citaciones de trabajo, anotaban los nombres en una pizarra que colgaban en una de las paredes de la sede de estibadores. Durante los veranos y para protegerse del calor, los encargados hacían las nombradas bajo los eucaliptus ubicados en el talud de la calle 21 de Mayo, donde acudían los funcionarios de las

compañías navieras a solicitar el personal. Se realizaban tres nombradas por la mañana y dos por la tarde. La primera a las 07.00 hrs para preparar las maniobras de nave antes de la llegada de los estibadores a las 08.00 hrs. La segunda, se realizaba a las 07.45 hrs y era la nombrada oficial para el trabajo de la mañana. Una tercera a las 09.00 hrs, para nombrar más personal en caso de solicitud de aumento. Por la tarde, se realizaba una nombrada a las 13.45 hrs, para el personal que trabajaría en la tarde y otra a las 15.00 hrs, en caso de solicitar aumento de personal. Las cuadrillas, establecidas por convenio, se constituían de cuatro hombres por escotilla más un capataz para dirigirlas. El último de la lista, realizaba la función de delegado, quien se encargaba de anotar sus nombres y entregar el documento al jefe de cubierta de la nave, asignado por los empleados de bahía y autoridad máxima encargada de la supervisión general de todas las faenas a bordo de la nave.

El trabajo en las naves.

Los marineros auxiliares eran los primeros trabajadores en llegar a bordo de la nave. Sus labores consistían en preparar las bodegas para efectuar las faenas de descarga o embarque, preparar los winches de la nave, que antiguamente funcionaban a vapor, grúas que ellos mismos debían maniobrar y dejar listas para operar, sacar las lonas o encerados que cubrían las escotillas de la nave, remover las cuñas para sacar la tapas de las bodegas que eran de madera, sacar las gaviotillas, que eran vigas de hierro de aproximadamente 4 m. de largo, las cuales sostenían las tapas de madera y se extendían de babor

a estribor de la nave. Estas, se descargaban de la nave con winche, a fin de facilitar el trabajo a bordo. Las bodegas de la nave contaban con 3 o 4 pisos llamados entrepuentes, en los cuales el marinero auxiliar debía repetir la misma labor antes descrita.

El marinero auxiliar, debía permanecer durante las ocho horas establecidas de trabajo, atento a realizar cualquier maniobra destinada a facilitar el trabajo de los estibadores a bordo. Cuando aún no se establecían los horarios de trabajo, este personal debía estar a bordo hasta el "*remate*" o término de faenas de la nave, que a veces duraban hasta cuatro días. Solamente hacían un alto para ir a colación, la que por algún tiempo se sirvió en un local denominado el "*Popular*", ubicado detrás del edificio de la administración del puerto. Sin embargo, cuando les correspondía trabajar en el Molo Sur, esta colación se les suministraba en un galpón ubicado a la salida del molo o muchas veces, una lancha fletera los iba a buscar a la nave y los transportaba hasta el muelle de Puertecito. Luego, se iban caminando por el paseo Bellamar hasta el restaurant La Pullmann, ubicado en avenida Barros Luco con Centenario. En menos de una hora, se servían unos sándwiches para volver a Puertecito, donde los esperaba la lancha para llevarnos de vuelta a la nave atracada en el Molo Sur. Si trabajaban en el Espigón, comían en los alrededores de la avenida Barros Luco o por el Paseo Bellamar. Cuando trabajaban de noche, se iban a cenar al restauran La Pullmann.

Según el producto que se requería embarcar o desestibar o la

faena específica dentro de la nave, los marineros auxiliares realizaban las siguientes labores:

- *Cobre Blíster.*

  La compañía solicitaba un marinero auxiliar para colocar palos de madera debajo de las rumas de este producto para dejarlo bien estibado.

- *Cámaras Frigoríficas.*

  En el embarque de productos del mar o fruta, se solicitaba un trabajador para colocar listones de madera debajo de los bultos estibados cuando aún no existían los pallets o tableros.

- *Trigo a Granel.*

  En las descargas de este producto, se solicitaba un marinero por cada escotilla. A este trabajador, se le denominaba "*pollo*" cuya función era barrer y sacar los restos de trigo que quedaban en las brazolas o cuadernas de la nave. Hasta antes de 1960, las descargas de trigo duraban hasta 40 días continuos.

- *Aceites, Vino y Productos Químicos.*

  Los marineros auxiliares eran los encargados de conectar los ductos o mangueras a los estanques de las naves que algunas veces podían ser hasta 20, ya fuera para efectuar la descarga o embarque. Como era una faena especializada, dado los riesgos que implicaba su manipulación, los trabajadores recibieron una capacitación especial al respecto. A modo de ejemplo, el vino a granel llegaba en camiones estanque. Algunas de las compañías navieras encargadas de su embarque eran la Lota Schwager, Grace, Kenrick y J. Broom.

- *Gráneles Sólidos.*

  Los marineros auxiliares tenían la responsabilidad de instalar los tubos succionadores para extraer los gráneles sólidos de los estanques y bodegas.

- *Embarque de Carga.*

  En todas las naves que embarcaban carga en los entrepuentes o bodegas, los marineros debían asegurarla con alambres tensores giratorios a ambos lados. El visto bueno de esta labor lo daba el piloto o el contramaestre de la nave.

- *Aseo de Bodegas.*

  Una vez terminadas las faenas de descarga, debían realizar el aseo de las bodegas y sacar todo el material que pudiera dificultar la labor de los estibadores. Cuando se terminaban las descargas de granel, cuadrillas de nueve marineros debían realizar el aseo completo en bodegas y entrepuentes, barrer los restos de granel al fondo de las bodegas y cargarlo en un "*chinguillo*" que era izado por la grúa del puerto o por la maniobra de la nave para ser dejado en el muelle. Por los años 60, este sistema se reemplazó por un cargador frontal, el cual ellos mismos trasladaban a otras bodegas de la nave o a tierra firme operando los winches.

- *Pintado de Naves.*

  En algunas ocasiones y cuando escaseaba el trabajo, las compañías navieras requerían los servicios de los marineros auxiliares en forma voluntaria, para realizar tareas de mantención como el pintado de los cascos de las naves e interior de las bodegas, labor realizada a medida que las naves iban subiendo de nivel mientras eran descargadas. Cuando pintaban los costados del casco de las naves, lo hacían suspendidos en andamios colgantes, que consistían en un tablón sostenido en ambos extremos por un estrobo de manila, que se amarraba en la borda de la nave. Era un trabajo riesgoso, en especial cuando debían pintar la parte de la proa, pues debido a la concavidad de ésta, debían colocarle al rodillo

un palo largo como extensión. Sólo un número reducido de marineros realizaba esta labor, debido al peligro que implicaba.

- *Servicios Auxiliares.*

  Durante las faenas de descarga o embarque, debían estar disponibles para prestar algún servicio auxiliar.

  A partir de septiembre de 1973, el personal de estibadores que trabajaba en la descarga de gráneles con la Planta Mecanizada en el Molo, fue sustituido por personal de marineros auxiliares de bahía. En esta labor, se ocupaban ocho marineros, un capataz y un "*pollo*" por cada escotilla. Posteriormente, aparecieron los sistemas eléctricos para operar las grúas de las naves. Las escotillas, cuyas tapas en un comienzo eran de madera o lona, fueron reemplazadas por pontones de hierro movidos electrónicamente. A modo de ejemplo, las naves inglesas que transportaban mercancía surtida, comenzaron a usar unas plumas-grúas llamadas "*yumbos*" para embarque y desembarque. A partir de 1970, cuando se instauró el sistema de contenedores, las compañías navieras solicitaban personal de marineros para realizar las operaciones de trinca, donde los trabajadores comenzaron a operar con elementos nuevos como tensores giratorios y grilletes. De esta manera, comenzó un cambio en la modalidad de trabajo a bordo, que continuó evolucionando después del año 1981.

Anécdotas y accidentes en el trabajo.

En ocasiones, cuando faltaba personal para completar la dotación de estibadores, este gremio llamaba a algunos de estos marineros auxiliares como "*pincheros*" para realizarla. El trabajo de estibador comparado con el de Auxiliar de Bahía, era muy duro y se requería mucha resistencia física para realizarlo. Por ejemplo, en las descargas de carbón, los nóveles estibadores, terminaban tan cansados que incluso cuando había que parar la faena a la hora del almuerzo, no eran capaces de moverse y terminaban quedándose dormidos en algún rincón de la bodega de la nave, en espera que volvieran sus compañeros de trabajo que habían ido a almorzar para despertarlo. En más de alguna ocasión, al remate de alguna faena en la bodega de una nave, no faltó quien, producto de la fatiga y el cansancio, se quedaba dormido entre las saquerías, sin que los demás compañeros del grupo se percataran, hasta cuando la cuadrilla abandonaba la bodega y se embarcaba en las lanchas fleteras rumbo a Puertecito. Cuando la nave ya rematada zarpaba de San Antonio, el durmiente a bordo, se percataba de su situación, cuando al despertar veía todo oscuro. Como un roedor asustado, subía por las escaleras de la bodega, cuyas escotillas estaban cerradas y a *grito pelado* llamaba a los tripulantes de la nave para que lo sacaran de allí. Ante la imposibilidad de poder bajarse de la nave, ya que ésta se encontraba en altamar, a nuestro protagonista no le quedaba más remedio que continuar su navegación obligada hasta el próximo lugar de recalada, que podía ser Talcahuano o algún puerto del norte. En estos casos, la compañía naviera se hacía cargo de los gastos del trabajador, suministrándole alimentación, alojamiento, vestuario y el dinero para el pasaje

de retorno a su puerto de origen, donde obviamente al llegar, eran objeto de bromas por parte de sus compañeros.

Los accidentes sufridos por los marineros auxiliares eran innumerables, muchos de ellos con consecuencias lamentables como la invalidez o la muerte. Ocurrió una vez, cuando un trabajador sacaba una gaviotilla de una nave, la grúa del puerto al levantarla con un estrobo de alambre, apretó la mano enguantada del marinero, levantando su cuerpo. Lamentablemente, la mano del infortunado se deslizó por el guante, cayendo éste al fondo de la bodega desde una altura de varios metros, muriendo en forma instantánea.

Otra situación de peligro se producía cuando las escalas reales de los buques no funcionaban por alguna anomalía. Para solucionar esto, la lancha que trasladaba a los trabajadores a la nave desde Puertecito, se adosaba al casco de ésta, desde donde se descolgaba una escala de "*gato*" por la cual debían subir los trabajadores. Muchos de estos, no podían escalar, debiendo la lancha acercarse al muelle para desembarcar a quienes no habían subido a la nave.

Producto de sus conquistas gremiales, se promulgó el año 1968 la Ley 16.744 de Prevención de Riesgos y Accidentes del Trabajo. Esta ley, obligó a la Cámara Marítima que era su empleador, a dotarlos de elementos de seguridad a los que antes no tenían acceso, como zapatos con punta de acero, casco, guantes, chaquetas para protegerse del frío durante las noches y además capacitación en prevención de riesgos. Esta capacitación, se realizó en Viña del Mar, asistiendo a

ella dos delegados por cada sindicato, entre ellos estibadores, empleados de bahía y marineros auxiliares. Quienes asistieron a la actividad, impartieron charlas en cada uno de los sindicatos para dar a conocer al resto de sus compañeros lo aprendido.

La parte gremial sindical

Los marineros auxiliares de bahía, desde 1950 estuvieron agrupados como gremio, el cual el 8 de febrero de 1965 se constituyó como Sindicato Profesional de Marineros Auxiliares de Bahía, siendo conformado por cerca de 90 marineros auxiliares de bahía más 25 trabajadores entre suplentes y pincheros. Entre sus más destacados dirigentes se puede mencionar a don Eduardo Torres, Agustín Thollander, Marcelino Pereira, Manuel Vidal y Pablo Maldonado.



Ceremonia de colocación de la primera piedra de la sede del Sindicato Marineros Auxiliares de bahía en el año 1966. Pablo Maldonado, firmando el acta, acompañado por Agustín Thollander.

El mismo año de la conformación del sindicato, se iniciaron los trabajos de construcción de la sede, ubicada en la actualidad en la intersección de las calles Angamos y Alan Macowan frente a la entrada principal al Espigón del puerto. Estos trabajos se extendieron hasta 1967, quedando inconclusos hasta hoy. En este lugar, se instalaron las oficinas donde acudían los funcionarios o jefes de cubierta de las compañías a solicitar al personal.



Sede del Sindicato de Marineros Auxiliares de Bahía en la actualidad.

Aparte de importantes logros obtenidos en la organización del trabajo y las nombradas de personal, se pueden destacar otros hitos como el aumento de sueldo, horas extras, bonos de escolaridad y el nombramiento de un delegado para resolver conflictos a bordo. Como organización sindical, les correspondió participar en congresos de la Confederación Marítima de Chile en Valparaíso en 1967. En aquella instancia, se trataban temas relacionados con los pliegos de peticiones y participaban dirigentes de todos los puertos de Chile afiliados a la confederación. En aquel entonces, el presidente de la confederación era don Luis Valenzuela, mientras que el secretario general era don Wenceslao Moreno.

Los marineros trabajaban por un sueldo fijo, que no era muy

alto. Por tanto, lo que les permitía aumentar sus ingresos eran las horas de trabajo extra, las cuales se les pagaban al 100%. A esto, se agregaban los bonos por comida, los cuales fueron imponibles para la previsión. El capataz de la cuadrilla ganaba lo mismo que sus dirigidos, más el 50% del valor de un turno normal.

Los Empleados de bahía.

Función.

La función de los empleados de bahía, era representar y ser ministros de fe de las compañías navieras, las que a su vez representaban en el puerto a los armadores o dueños de las naves. Estos trabajadores, cumplían la función de fiscalizar las faenas de embarque y desembarque de carga, planificar las operaciones, organizar al personal tanto de a bordo como de muelle, controlar el tonelaje movilizado en cada turno, mediante el control de los bultos por tipo de carga, peso o características, ya fueran cajones, vehículos, cobre, sacos, gráneles, etc. y realizar las solicitudes de personal a los diversos sindicatos marítimos.

Los Empleados de Bahía de a bordo.

Este sindicato, fundado el 30 de octubre de 1939, nació bajo el alero del Sindicato de Estibadores, que era muy poderoso en su tiempo, además de ser la matriz formadora y de apoyo de todas las asociaciones gremiales del sector

marítimo. La organización, fue conformada en sus inicios, exclusivamente por trabajadores empleados de a bordo, según consta en la placa colocada en su sede actual. Antes de que se conformara el sindicato, las faenas de estos trabajadores, tal como ocurría con las otras organizaciones marítimas, estaba sujeto al control de cada compañía naviera. Estas, contaban con un capataz que acudía a Puertecito y elegía a los trabajadores según la empatía que tenía con alguno de ellos, por conocer de antemano el trabajo que los presentes podían realizar o por el deporte que practicaban. Los trabajadores seleccionados, se desempeñaban como empleados, estibadores, marineros de cubierta o lancheros. Algunos capataces, poseían negocios de abarrotes, donde otorgaban mercadería en crédito a muchos de los futuros trabajadores, quienes por esta condición, corrían con ventaja por sobre el resto. Si alguno de estos trabajadores figuraba en su lista de deudores, el capataz cobraba parte de su deuda cuando los trabajadores iban a la oficina de la compañía naviera a recibir su paga. En síntesis, el capataz representaba en las faenas, el poder que las compañías navieras tenían sobre el trabajo, antes de que éste pasara a ser administrado por los gremios y sindicatos marítimos. Cuando esto ocurrió, los empleados de bahía comenzaron a ser solicitados por las distintas compañías navieras a través de su sindicato, quien nombraba a los trabajadores solicitados para el trabajo en las naves que agenciaban. Las funciones o cargos que esta organización desempeñaba en orden jerárquico eran: jefe de bahía, jefe de cubierta, ayudante de jefe de cubierta y el tarjador.

- *Jefe de Bahía.*

Era el cargo máximo dentro de la jerarquía de empleados de bahía a bordo. Sobre él, estaba la gerencia de la compañía, a la cual representaba ante la tripulación de la nave o los trabajadores que realizaban las faenas. Su función, era supervisar todo el trabajo realizado tanto a bordo de la nave como en el muelle. El jefe de bahía no estaba supeditado al trabajo de una sola nave, ya que además coordinaba el trabajo de todas aquellas naves que trabajaban en el puerto en un día determinado y que eran representadas por la misma compañía naviera. Una vez terminada la faena en la nave, el jefe de bahía revisaba toda la documentación respectiva, la cual era entregada a la gerencia, donde se verificaban las operaciones efectuadas en la nave. Otra labor que realizaba el jefe de bahía, era la de servir de anfitrión del capitán, la oficialidad y los pilotos de la nave. Por ejemplo, debía acompañarlos a realizar cualquier trámite que estos requirieran en el puerto, gestionar alojamiento en un hotel o llevarlos a comer a algún restaurante. Esta labor, le permitía compartir y hacer amistad con tripulantes de diversas nacionalidades, además de conocer sus costumbres y cultura. Cuando un jefe de bahía, debía acompañar a la tripulación a cenar, este hecho implicaba el compartir con ellos hasta altas horas de la madrugada. Los gastos de la cena, eran asumidos por la compañía naviera. Para optar a este cargo, el sindicato tenía la facultad de enviar un listado a la gobernación marítima de los aspirantes más idóneos, quienes debían rendir un examen de aptitud. Como se puede apreciar, este era un cargo que demandaba mucha

responsabilidad, preparación técnica y conocimiento del idioma inglés principalmente, ya que los jefes de bahía atendían naves de diversas nacionalidades provenientes de Europa como Inglaterra, Alemania, Dinamarca, naves latinoamericanas, norteamericanas y asiáticas.

- *Jefe de Cubierta.*

  Este trabajador, tenía como función mantener una relación directa con el primer piloto y el capitán de la nave, solicitar personal de trabajo, planificar, asistir a las reuniones de la planificación naviera del puerto, organizar y dirigir las faenas a bordo de la nave, ordenar y planificar la estiba, de acuerdo a la altura proyectada para los bultos, según su volumen y peso. Una de los requisitos fundamentales para poder desempeñarse como jefe de cubierta, al igual que el jefe de bahía, era manejar fluidamente el idioma inglés, el cual podía aprenderse dentro del desempeño del trabajo a lo largo de tiempo.

- *Ayudante de Jefe de Cubierta.*

  Era el encargado de recibir las tarjas de cada una de las bodegas de la nave que trabajaban en un turno determinado, confeccionar el plano de estiba de la nave en caso de embarque o recibir el plano de estiba de la nave en caso de desembarque, recibir los listados de todo el personal de trabajo a bordo y la función que cada uno desempeñaba. También, debía manejar los libros de tarjas,

los documentos de estiba y desestiba, recibir las guías, y documentos de embarque, las cuales repartía a cada tarjador apostado en las bodegas que se iba a trabajar.

El plano de estiba consistía en un dibujo o diseño de las bodegas de la nave, donde se marcaba la ubicación y disposición de la carga dentro de ella como los entrepuentes o el fondo de la bodega, especificando la cantidad y tipo de bultos, su peso, las marcas, además de indicar sus especificaciones respecto a los riesgos y cuidados de la carga en el puerto de embarque y de destino. En el caso de los embarques, el primer piloto de la nave, daba las instrucciones al jefe de cubierta para la distribución de las estibas por puerto de descarga y tonelaje. Una vez rematada la nave, el ayudante del jefe de cubierta, traspasaba a una planilla el plano de estiba, la cual entregaba al jefe de cubierta con copia al primer piloto, quien finalmente la entregaba a los encargados de la descarga en el puerto de destino.

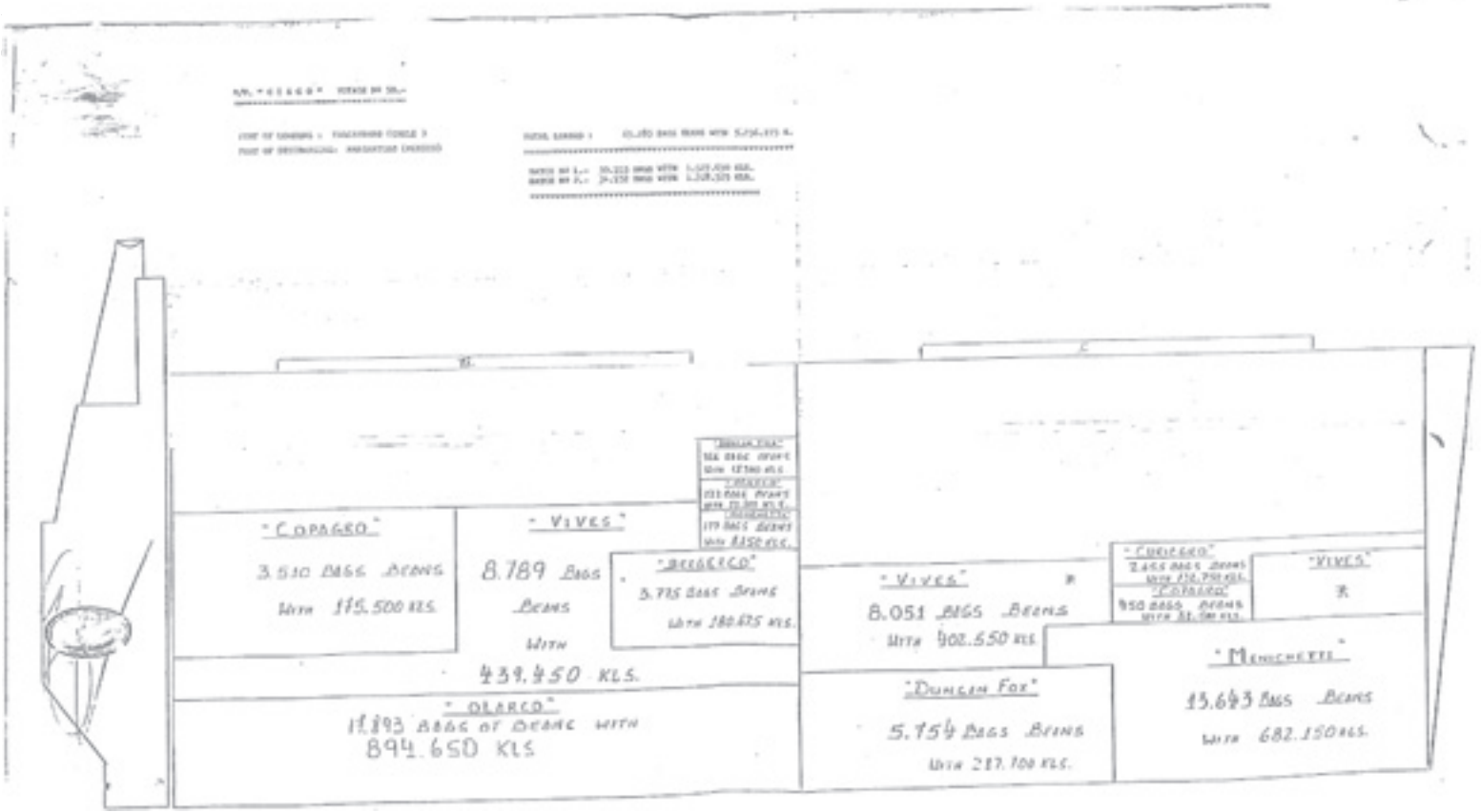
- *Tarjador.*

Este trabajador tenía la función de controlar dentro de una bodega, la cantidad de bultos especificados por unidad, peso, marca, nombre de la nave, lugar de origen y destino, tanto en los embarques como desembarques. Estos datos, eran anotados en un documento llamado tarja, el cual era proporcionado por la compañía naviera a la que servían y que contaba con un distintivo para cada una de ellas. En dicho documento, también se anotaban

las observaciones atingentes a la faena como el turno, horario de trabajo, las paralizaciones, los recargos para los estibadores de acuerdo a los respectivos tarifados, las movilizaciones de elementos a bordo y los nombres del personal de estibadores y de los operadores de las plumas, grúas o winches de nave junto a los cuales, el tarjador trabajaba. Una vez terminada la faena, el tarjador colocaba su nombre y firma en la tarja, entregando las respectivas copias de ésta al ayudante, quien a su vez las entregaba al jefe de cubierta, encargado de las operaciones a bordo.

Como hemos descrito, la labor de jefe de bahía o jefe de cubierta requería que estos trabajadores hablasen inglés de forma fluida para comunicarse con el primer piloto a cargo de la estiba o desestiba, los sobrecargos, etc., los cuales eran de diversas nacionalidades como noruegos, franceses, holandeses, indios, italianos, chinos o japoneses. Muchas veces, se producían situaciones muy anecdóticas. Por ejemplo, si los jefes de bahía o cubierta se comunicaban en inglés con un piloto chino o japonés, éstos no pronunciaban el sonido de la letra "r", reemplazando su sonido por el de la letra "l". En el caso de la palabra arroz o "rice" en inglés, los asiáticos lo pronunciaban como "lice", por lo que los jefes de bahía o cubierta, debían aguzar el oído para entender la idea general que los pilotos les transmitían. Había colegas que hablaban inglés perfectamente, según la opinión de pilotos de nave, en específico los de nacionalidad inglesa.

Plano de estiba mostrando corte longitudinal de una nave y la ubicación de la carga en sus bodegas.

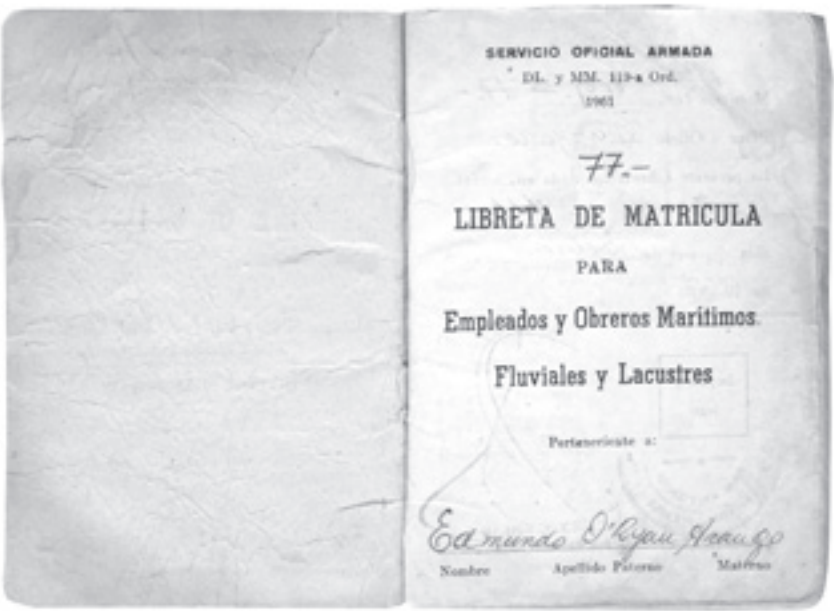

"COPAGRO"
3.510 BAGS BEANS
WITH 175.500 KLS.
"VIVES"
8.789 BAGS
BEANS
WITH
439.450 KLS.
"BEGGERCO"
3.735 BAGS BEANS
WITH 186.675 KLS.
"OLARCO"
17.893 BAGS OF BEANS WITH
894.650 KLS
"VIVES"
8.051 BAGS BEANS
WITH 402.550 KLS.
"DUNCAN FOX"
5.754 BAGS BEANS
WITH 287.700 KLS.
"MENCHEVIS"
13.643 BAGS BEANS
WITH 682.150 KLS.
"VIVES"

Los Empleados de Bahía de muelle.

En un principio, cada compañía naviera tenía empleados propios que efectuaban la labor de control y fiscalización de los embarques y desembarques en los muelles durante el trabajo de una nave. Por ejemplo, durante la década del 1950 compañías navieras como la Martínez Pereira tenía alrededor de cinco empleados, la Warrant Gómez, que luego pasó a llamarse Somarco tenía dos empleados, Chadwick – Herrera, que después fue Ultramar Ltda., tenía cuatro empleados, Kenrick cuatro empleados, Fontaine y Salvo un empleado, mientras que Cotraco tenía dos empleados, además de otros empleados que trabajaban en oficinas de agencias instaladas en el Molo Sur. Todos estos empleados de las distintas compañías navieras, formaron en sus comienzos una organización inter-empresas, que se llamó Gremio de Empleados en Faenas Portuarias, cuyo primer presidente fue don Luis Benavides de la agencia Alan Macowan. Este hecho, no causó inquietud entre las compañías navieras, ya que la función de fiscalización en los muelles se mantuvo sin ninguna inconveniencia. La sede donde funcionaba el gremio fue construida con madera de estiba que se conseguía de las naves. En ésta, se reunían los asociados y hacían los listados de las nombradas de trabajo. La sede, estuvo ubicada en la intersección de las calles Alan Macowan con Angamos, frente a la entrada principal del puerto, donde después se construyó la sede del Sindicato de Marineros Auxiliares de Bahía.

Con el correr de los años, el gremio llegó a reunir sesenta

asociados, cantidad mayor que la del entonces Sindicato de Empleados de Bahía, integrado solamente por empleados de a bordo. Estos últimos, se inquietaron ante esta superioridad numérica, motivada por el temor de perder algunas funciones, ya que algunas agencias como Codelco Chile División "El Teniente", por ejemplo, solicitaba a los empleados de bahía para trabajar en el control de los embarques de cobre en muelle. Esta situación, generó reclamos por parte de los empleados de muelle y provocó conflictos entre ambas organizaciones, razón por la cual y para solucionar el impasse decidieron solicitar una asesoría legal al dirigente de los movilizadores portuarios don Julio Reyes. Este dirigente, les aconsejó que formaran una comisión para tratar el problema con los empleados de Puertecito y lo resolvieran entre ambas organizaciones. Fue así, que los empleados de muelle decidieron enviar como delegados a dos de sus integrantes, don Manuel Correa y don Javier Radatz, para tratar de llegar a un acuerdo con los empleados de a bordo, a través de la mediación del Sindicato de Estibadores. Finalmente, las negociaciones llegaron a buen puerto y se cristalizaron en el año 1966, con la fusión de las dos organizaciones en el Sindicato Profesional de Empleados de Bahía y Malecones. En el año 1967, los empleados de muelle recibieron por parte de la Gobernación Marítima, sus respectivas libretas de matrículas que los autorizaba para desarrollar su trabajo.


SERVICIO OFICIAL ARMADA

DL. y MM. 113-a Ord.

1961

77.-

LIBRETA DE MATRICULA

PARA

Empleados y Obreros Marítimos

Fluviales y Lacustres

Perteneciente a:

Edmundo D'Ayau Arango

Nombre Apellido Paterno Materno

Libreta de matrícula que identificaba y autorizaba a un trabajador marítimo para ejercer su labor.

En un comienzo, la sede de los empleados de bahía de a bordo era una pequeña sala de madera emplazada frente a la sede de los estibadores en Puertecito. En 1965, estos trabajadores comenzaron a realizar gestiones para conseguir una nueva sede, que fuera más amplia y confortable. Fue así, como en el mes de octubre de 1967, meses después de la fusión de ambas organizaciones, compraron al conocido comerciante de la época don Oloff Suárez, un hermoso chalet de madera de tres pisos, ubicado en la calle 21 de Mayo. En esta construcción, con una amplia vista hacia el mar, se habilitaron las oficinas para el funcionamiento de la organización. Esta adquisición, se realizó gracias a un préstamo facilitado por la Cámara Marítima, dinero que

fue devuelto a través de la retención del dos por ciento de sus remuneraciones mensuales, especificado en la planilla de pagos de cada uno de los empleados. El sindicato de empleados de bahía tuvo importantes dirigentes como don Rubén Guevara, siendo su padre uno de los fundadores del sindicato. Entre los jefes de bahía, se puede destacar a don Roberto Iturra, quien fue activo dirigente entre las décadas del 40 y 50, cuando la compañía Kenrick era poderosa y tenía el monopolio de la descarga de trigo a granel.



Sede de los Empleados de Bahía y Malecones en la actualidad.

En los medios marítimos, se comentaba que los empleados de a bordo miraban con cierto menoscabo a los de muelle, a quienes apodaban como los "*patos negros*", aludiendo a

aquellas aves marinas que tomaban el sol sobre los roqueríos del puerto. Mientras, que los empleados de muelle apodaban a los de a bordo como las "*águilas doradas*". Los jefes de cubierta, recibían el apodo de "*los condes*", ya que desde las alturas del puente de mando de la nave, observaban a los "*patos negros*", que trabajaban y se desplazaban por los muelles con la cabeza gacha. Pese a esto, los empleados de muelle les daban trabajo a los empleados suplentes de a bordo, cuando había mayor demanda de personal de muelle que el habitual. También se creía, que esta sutil discriminación podía deberse a que los empleados de a bordo, consideraban que su trabajo en la nave demandaba mayores conocimiento técnicos, asociados principalmente con la estiba de la carga, planos de estiba y trato con oficiales de las naves, a diferencia de los empleados de muelle que, generalmente se relacionaban con el personal portuario y de las compañías navieras.

La jerarquía y funciones de los empleados de muelle eran las siguientes: Jefe de Muelle, Ayudante de Jefe de Muelle, Tarjador de Muelle e Internador.

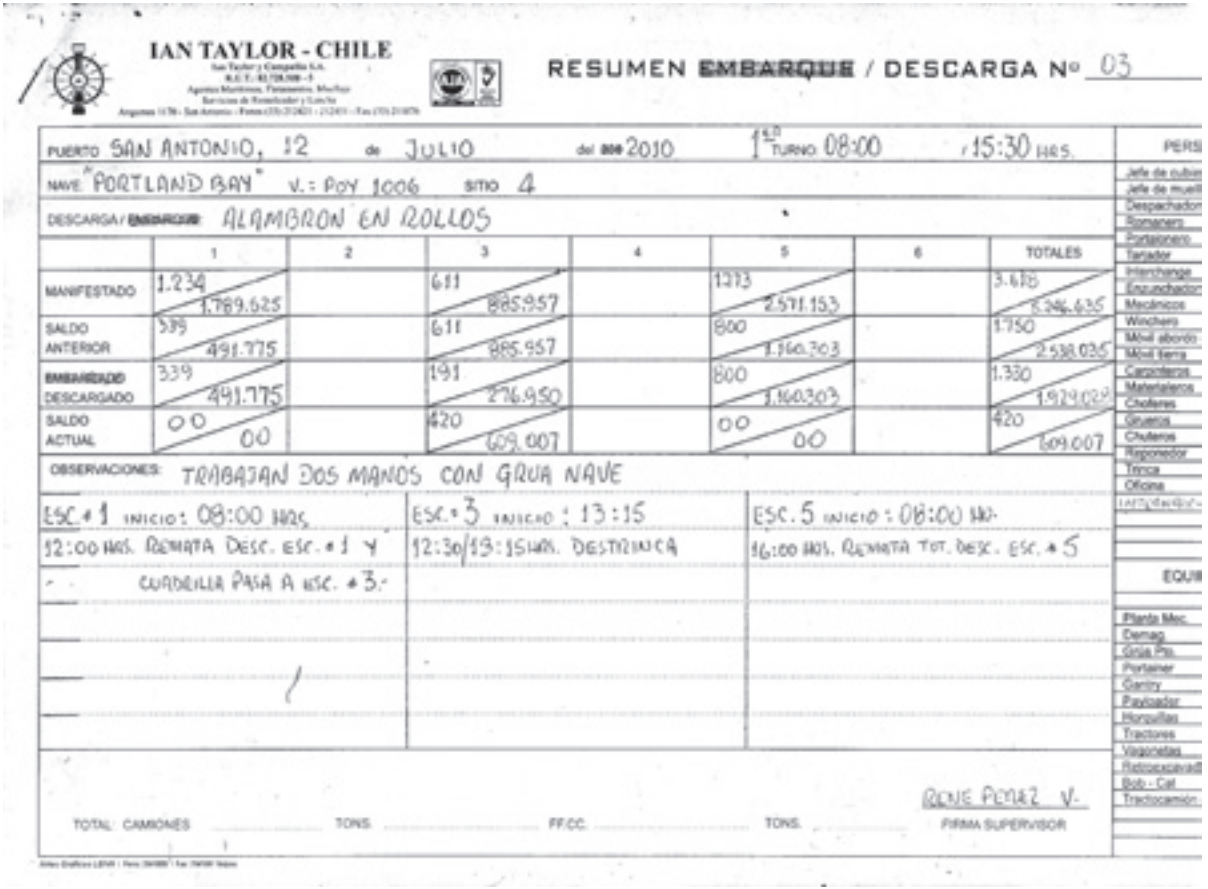
- *Jefe de Muelle.*

  Su función era asistir diariamente a la planificación naviera del puerto mientras la nave se encontrara en él. Esta gestión, la realizaba junto al jefe de cubierta, ya que entre ambos, programaban las solicitudes de personal marítimo a Puertecito y del personal del puerto, además, el jefe de muelle organizaba las faenas de embarque o desembarque de diferentes mercaderías, solicitaba los

medios de transporte para despachar o ingresar carga al puerto, organizaba los grupos de trabajadores como tarjadores de muelle, embaladores, personal de aseo, organizaba la entrega de la carga desembarcada a las bodegas o patios del puerto y organizaba los preparativos de las maniobras en muelle para la carga a ser embarcada. Su labor, estaba supeditada a la orden del jefe de cubierta, quien le informaba a través de los planos de estiba, la distribución de la carga en las bodegas de la nave. Este, era el máximo cargo al que podían aspirar los empleados de bahía de muelle, ya que no podían ascender a jefe de bahía.

- *Ayudantes de Jefe de Muelle.*

  Esta labor, que podía desempeñar cualquier tarjador cuando le correspondía en el orden de la nombrada, consistía en anotar y controlar en una planilla los nombres de todo el personal de muelle que trabajaba en un turno con su respectiva función, llevar el control de las salidas de vehículos con gráneles y acudir a la pesa romana del puerto a verificar el peso exacto que estos transportaban. Esta información era anotada en una planilla junto con el destino de dicha carga. Entre sus funciones, también estaba el recibir las tarjas, confeccionar los resúmenes del tonelaje movilizado y todo lo realizado en el turno, para luego entregar el "*report*" al puerto. Estos trabajadores, además servían de apoyo a la labor del jefe de muelle, cuando este lo requería.



IAN TAYLOR - CHILE

RESUMEN ~~EMBARQUE~~ / DESCARGA Nº 03

PUERTO SAN ANTONIO, 12 de JULIO del 2010 1ER TURNO 08:00 / 15:30 HRS.

NAVE "PORTLAND BAY" V.: POY 1006 SITIO 4

DESCARGA/~~EMBARQUE~~: ALAMBRON EN ROLLOS

	1	2	3	4	5	6	TOTALES
MANIFESTADO	1.234 / 1.789.625		611 / 885.957		1.973 / 2.571.153		3.818 / 5.246.635
SALDO ANTERIOR	339 / 491.775		611 / 885.957		800 / 1.160.303		1.750 / 2.538.035
~~EMBARQUE~~ DESCARGADO	339 / 491.775		191 / 276.950		800 / 1.160303		1.330 / 1.929.029
SALDO ACTUAL	00 / 00		420 / 609.007		00 / 00		420 / 609.007

OBSERVACIONES: TRABAJAN DOS MANOS CON GRUA NAVE

ESC. 1	ESC. 3	ESC. 5
INICIO: 08:00 HRS.	INICIO: 13:15	INICIO: 08:00 HRS.
12:00 HRS. REMATA DESC. ESC. 1 Y	12:30/13:15 HRS. DESTRINCA	16:00 HRS. REMATA TOT. DESC. ESC. 5
CUADRILLA PASA A ESC. 3.		

PERS: Jefe de cubie, Jefe de muell, Despachador, Romaneo, Portalonero, Tarjador, Interchange, Enzunchador, Mecánicos, Winchero, Móvil abordo, Móvil tierra, Carpinteros, Materialeros, Choferes, Gruerista, Chuteros, Regonedor, Tricia, Oficina

EQUI: Planta Mec, Demag, Grúa Pto, Portainer, Gantry, Paylloder, Horquillas, Tractores, Vagonetas, Retroexcavad, Bob - Cat, Tractocamión

TOTAL CAMIONES ____ TONS. ____ FF.CC. ____ TONS. ____ RENE PEREZ V. FIRMA SUPERVISOR

Report o resumen de lo realizado en un turno de trabajo, en la descarga de mercancía de una nave.

- *Tarjador de Muelle.*

  Al igual que el tarjador de a bordo, sus labores eran fiscalizar los embarques y desembarques, anotando en la tarja, nombre de la nave, fecha, horario de trabajo, cantidad de bultos por unidad, peso, marcas de los bultos, puerto de destino u origen de la carga. En el caso de los gráneles, se anotaba la patente de los camiones o números de los carros con el peso estimativo de cada uno, cifra que era verificada con exactitud en las romanas o básculas del puerto o ferrocarriles. El tarjador, anotaba también observaciones de todo lo ocurrido en la faenas de muelle, ya sea paralizaciones, falta de transporte o fallas en los equipos de descarga. Una vez terminada su jornada, entregaba las respectivas copias de la tarja al ayudante del jefe de muelle y al puerto. Al ingresar como tarjador, este recibía la matrícula o permiso, que consistía en una libreta otorgada por la Gobernación Marítima, donde se consignaban los antecedentes del trabajador con su número de registro, foto, domicilio, cambios de residencia y vida laboral. Una vez al año, el trabajador debía renovar la vigencia de esta matrícula, en la que a través de exámenes médicos, se dejaba constancia sobre la capacidad y salud del tarjador para seguir realizando su trabajo.

- *Internador.*

  Esta función, la desempeñaba un tarjador cuando le correspondía por nombrada. Era el encargado de realizar la entrega de mercadería de desembarque a los funcionarios del puerto, personal a cargo de las bodegas o patios de depósito. Firmaba los documentos de recepción de esta faena, recibiendo una copia de lo entregado. Esta mercadería, podía ser entregada con salida inmediata del puerto o en depósito con salida indirecta.

Entrar a trabajar como empleado de bahía, requería de un cierto nivel de preparación, pues aparte de ganar un buen sueldo, el trabajador realizaba una labor muy llevadera. Para ello, los aspirantes debían rendir un examen de conocimientos en la Gobernación Marítima, en áreas como matemáticas, conocimiento de la estructura de una nave, sus bodegas, inglés básico. Las exigencias eran mayores si alguno de los postulantes optaba al cargo de Jefe de Cubierta.

A los empleados de bahía, se les pagaba por turno o día trabajado, jornadas que eran bien remuneradas, a través de la Cámara Marítima que era el organismo que representaba a las compañías navieras ante los trabajadores marítimos. Los trabajadores también recibían beneficios tales como gratificaciones especiales, adelanto quincenal de remuneraciones y bono de vacaciones, obtenido en base a pliegos de peticiones. A estos beneficios, se agregaban cuando correspondía, recargos especiales como por ejemplo, cuando un tarjador de a bordo debía realizar su trabajo en

una bodega con carga peligrosa o nociva. Al realizar esta faena, el trabajador recibía un 50% adicional al valor de su turno normal. Cuando aún no existía el sistema de turnos continuos, al jefe de cubierta se le pagaba un bono extra por realizar las pedidas de personal marítimo en Puertecito entre las 07:00 hrs y las 08:00 hrs o desde las 18:00 hrs hasta las 23:00 hrs. Cuando este empleado sobrepasaba el horario nocturno, lo cual sucedía rara vez, el recargo por el tiempo trabajado era un 50% del valor de la jornada. Antes de septiembre de 1973, se trabajaba en turno de trasnoche sólo en casos muy excepcionales.

Entre las características más notorias de las antiguas naves, estaban sus puentes de mando o caserío, el cual se ubicaba en el centro de la nave. Sus bodegas, estaban compuestas por "*gaviotillas*" metálicas cubiertas con tapas de madera, a su vez cubiertas con una lona llamada "*encerado*", las que debían ser movidas manualmente por los marineros auxiliares de bahía antes de iniciar las faenas. En lugar de las actuales grúas eléctricas con sistema hidráulico, las naves tenían winches accionados a vapor, también conocidos como plumas de nave, que los marineros debían tener habilitadas antes del inicio de la faena. A mediados de los años 60, comenzaron a llegar naves más modernas, con el caserío ubicado en la popa. Entre las primeras de esta gama que arribaron a San Antonio, fueron las italianas que ya incorporaban mecanismos automáticos con motores eléctricos para abrir las bodegas.

Las compañías más conocidas en aquellos tiempos como Kenrick, Fontaine y Salvo, Chadwick-Herrera (hoy Ultramar) por nombrar algunas, si debían atender una nave con trabajo en cinco de sus bodegas, solicitaban al sindicato un jefe de bahía, un jefe de cubierta y un jefe de muelle, cinco tarjadores a bordo (uno en cada bodega) más cinco tarjadores en muelle (también uno por bodega). Si estas bodegas embarcaban cobre de Codelco, la minera solicitaba cinco tarjadores de tierra, haciéndose cargo del jornal de los trabajadores.

Durante 1940 y 1950 la gran cantidad de carga de cabotaje que se embarcaba por San Antonio era movilizada por las compañías Martinez Pereira, Alejandro Soria y Naviera Pascholdt en naves tales como "Maria Elizabeth", "Gloria", "Chiloé II", "Carmen" y "Fina". En cuanto a los tipos de carga movilizada, la mercancía no era muy variada, ya que dependía casi exclusivamente del movimiento de cabotaje tanto hacia el norte como al sur de Chile. Se movilizaban cereales, abarrotes, menaje de casa y vino en diferentes tipo de envases como bordalesas, cuarterolas, barriles, anclotes, chuicos, damajuanas y garrafas, como también vino embotellado en jabas de madera desde las viñas de la zona central y sur del país. Entre mediados de 1960 y principios de 1980, los productos con mayor flujo por el puerto de San Antonio eran el cobre, las bobinas de papel, los embarque de sacos con fréjoles para Cuba e Inglaterra, sacos de yute provenientes de la India y soda cáustica requeridas por la Braden Cooper y la empresa local Rayonhil.



Libreta de Matrícula de un Empleado de Bahía.

Una de las compañías que mejor pagaba, en especial a los estibadores, era la Grace and Co. con sus buques "Santas" , ya que para que la nave saliera del puerto a lo menos una hora antes de la estimada y así evitar horas de trabajo de "amanecida" o trasnoche, les pagaba a los trabajadores el 100% de recargo. El trabajo era abundante y los empleados de bahía, dada la alta demanda, trabajaban en forma rotativa durante meses seguidos, incluso hasta dos o tres turnos diarios, lo que les reportaba suculentos gananciales.

Accidentes y Anécdotas.

Los accidentes fatales no fueron ajenos a los empleados a bordo. Sucedió un caso, cuando estaba como jefe de cubierta don Edmundo O`Ryan en una nave mexicana que iba a descargar fardos de algodón en el Espigón. Los fardos venían estibados en el primer entrepuente de una de las bodegas de popa, en una ruma cortada "*a pique*", es decir en una altura de varios metros. La bodega no venía totalmente completa, por tanto esto implicaba un riesgo por el potencial derrumbe de los fardos o la caída de algún estibador mientras los fardos fueran descargados. Debido a esto, O´Ryan no autorizó el trabajo en esta bodega. En las otras bodegas, no había problemas para realizar la faena, pues los fardos estaban apilados correctamente, sin peligro de derrumbe, debido a lo cual eran desestibados horizontalmente por planos. Ante la negativa de O´Ryan, el jefe de bahía a cargo protestó duramente, pero O'Ryan adujo las razones del caso y se colocó una red en el espacio vacío de la bodega para que los estibadores trabajaran sin riesgo. Cuando se terminaron de desembarcar los fardos del primer entrepuente, se continuó con las faenas en el segundo entrepuente, que era como un segundo piso o división hacia el fondo de la bodega. Los entrepuentes estaban separados el uno del otro por unas vigas de acero llamadas "*gaviotillas*", que se extendían a lo ancho de la bodega de la nave de babor a estribor y tenían unos 80 centímetros de ancho. Sobre una de estas gaviotillas, estaba atravesado uno de estos fardos, al cual se acercó un estibador caminando en equilibrio para intentar enganchar el fardo al gancho de la grúa para desembarcarlo. Sus compañeros le aconsejaron que no hiciera tal intento y que

en lugar de eso lo dejara caer al siguiente piso o entrepuente. En ese momento O`Ryan conversaba en la cubierta de la nave con un encargado de seguridad y prevención de accidentes, quien le aconsejaba la colocación de redes para la desestiba, hecho que O`Ryan había cumplido a cabalidad. En aquel momento, un trabajador avisa a O´Ryan que un estibador había caído desde una altura considerable hasta el fondo de la bodega. Efectivamente, aquel estibador que al intentar hacer la maniobra de enganche del fardo, perdió el equilibrio, resbaló y cayó a pique junto con el fardo hasta el fondo de la bodega, desde una altura de unos quince metros. Sus compañeros, improvisaron una camilla con un tablero de madera para sacar su cuerpo con el winche de la nave. El infortunado trabajador falleció mientras era llevado por la ambulancia de urgencia hacia Valparaíso.

Aparte de situaciones lamentables, eran comunes también las anecdóticas como la ocurrida al mismo Edmundo O`Ryan, quien desempeñándose como jefe de cubierta en una nave inglesa que embarcaba cobre, recibió las instrucciones de estiba de parte del primer piloto, quien le indicó que la nave iba a distribuir el cobre en cuatro bodegas. Estando como jefe de bahía don Eduardo Pereda junto al primer piloto de la nave, se acercan a O`Ryan, quien en ese momento se aprestaba a dar las órdenes para iniciar las faenas de embarque. Con la gente ya dispuesta, O'Ryan es detenido en seco por Pereda, quien lo increpa diciéndole que no podía trabajar en la nave, porque el primer piloto le había confidenciado que no hablaba el inglés. Considerando que para O'Ryan el trabajo en esa nave le significaban a lo menos seis turnos , haciendo gala de su singular carácter, respondió a Pereda y el

primer piloto de la nave, que iba a reclamar ante el sindicato, agregando que él estaba en un país llamado Chile, donde se hablaba español, agregando que el piloto aunque fuera inglés, también tenía la obligación de saber español, pues la misma situación le hubiese tocado a él (O`Ryan), si hubiera estado en Inglaterra, agregando algunos epítetos de grueso calibre. Al escucharlo, el piloto sin poder contenerse dio vuelta la cara y se puso a reír, pues había tomado la situación con mucho humor, dando a entender que no tenía problemas en trabajar con O`Ryan. El piloto, puso fin al tema agregando en un rudimentario español: "*No problema foreman, estai bien. Si, si, no problema. Yo sé hablar…*" A lo que O`Ryan respondió: "*¡Aaaahh!, o sea,… te estabai haciendo el leso*". Mientras duraron las operaciones de ese embarque, ambos se hicieron amigos. Incluso salieron a comer a un restaurante del centro de San Antonio.

O`Ryan relata que cuando trabajó en muelle, prevalecía el trato amistoso y cordial con los grueros del puerto, a quienes muchas veces solicitaba como favor que movilizaran algún bulto que no estaba dentro de sus obligaciones, ante lo cual estos accedían sin problemas. Lo mismo sucedía en la relación con los jefes de sección del puerto, de quienes recuerda algunos nombres como los de don Elías Obaid C. y don Julio Díaz Olate. De los jefes portuarios del Molo Sur, recuerda a don Humberto Cabrera y a don Federico Rex con quienes tuvo muy buen trato. En cuanto a la relación con las demás reparticiones marítimas y portuarias, algunos empleados de bahía las recuerdan como de mucha armonía. Se desarrollaban en un ambiente de cordial familiaridad, cristalizado por los años de trabajo de continua relación diaria,

principalmente con los grueros, movilizadores y horquilleros de la parte portuaria. También con los lampareros, los cuales colocaban luces en las oscuras y estrechas bodegas de las naves de antaño. Era cordial también la relación con los estibadores, con los cuales, los tarjadores de a bordo tenían contacto más directo.

Otro hito a destacar y que fue uno de los grandes records en San Antonio en cuanto a tonelaje movilizado, ocurrió un día del año 1973, estando ya en el poder el gobierno militar. En aquella instancia, se descargaron 8.800 toneladas de trigo a granel en tres turnos de trabajo desde las 07:00 hrs hasta las 08:00 hrs del día siguiente. Para aquella ocasión, se contó con una gran cantidad de camiones y equipo en carros de ferrocarriles. La noticia recorrió todo el país a través de los medios escritos.



Naves de antiguo diseño, atracadas al muelle 4 y 5 Torreti en 1977 aproximadamente. Más al fondo, a la izquierda, el camino Costanera hacia el Molo Sur.

La Parte Gremial Sindical.

En el aspecto sindical, el directorio de los Empleados de Bahía tenía todo el mandato del sindicato y el presidente lo representaba ante el Consejo Local Marítimo. La organización no vivió grandes conflictos. Sí hubo huelgas, motivadas por temas más bien domésticos, como por ejemplo la demora en los pagos por los turnos trabajados desde la Central Marítima de Valparaíso. Ocurrió una vez, una huelga que duró cinco días, debido a la demora en la confección de las planillas de pago y otra por el año 1958, que duró cerca de un mes, debido al no pago de unos bonos por alimentación, siendo don Héctor Navarrete, jefe de bahía, el presidente del sindicato.

En aquella ocasión, don Héctor citó a todo el personal a una reunión en una sala del Cuerpo de Bomberos, instancia a la que también acudieron representantes de los demás gremios marítimos. Después de diálogos con la Cámara Marítima, la situación se arregló sin mayores complicaciones. Esta forma de llegar a consenso, era una situación normal en aquella época, donde los problemas se resolvían con las compañías navieras en forma pacífica, con sentido de unidad entre todas las organizaciones marítimas y sin ocasionar desmanes.

La planta de trabajadores empleados de bahía, estaba formada por 78 trabajadores en total entre los de a bordo y de muelle. Con el advenimiento del gobierno militar, se impuso el sistema de turnos. Antes de eso, un tarjador recibía un buque y estaba en él hasta que se remataran las faenas, las que se podían extender entre doce días a catorce días. En el año 1981, el gobierno militar promulgó la ley N°18.032, la cual despojó a los sindicatos marítimos del poder de decisión para las nombradas de trabajadores en las faenas portuarias, junto con la cancelación de sus matrículas. Esta medida, dejó en manos de las compañías navieras el poder de decisión para contratar personal propio y de su confianza. En cuanto a la entrega de matrículas, el gobierno pagó a cada trabajador una compensación en dinero, que ascendió en algunos casos hasta $1.160.000 por cada una, suma no menor para aquella época.

El comienzo del fin de la actividad sindical dentro del sector marítimo, ocurrió a partir del 11 de septiembre de 1973 y el fin definitivo a partir del 25 de septiembre de 1981 con la

dictación de la ley antes mencionada. A partir de la dictación de la ley N°18.032, muchos empleados de bahía, en específico los jefes de bahía, cubierta y de muelle junto a la mayoría de los tarjadores, que eran antiguos trabajadores con más de 30 años de servicio, se acogieron a jubilación con muy buenas pensiones, como imponentes de la Caja de la Marina Mercante. Los que no reunían en ese momento los requisitos para hacerlo, pasaron a cumplir funciones como empleados independientes del sindicato en algunas de las compañías navieras, las que antes los solicitaban a través sindicato. Pese a los cambios ocurridos en 1981, el Sindicato de Empleados de Bahía continuó existiendo. La cantidad de socios fue disminuyendo en cantidad, pese a la integración de nuevos asociados. Al año 2011, el sindicato continúa funcionando con un número aproximado de 10 socios, los cuales se reúnen en la misma sede de calle 21 de Mayo, un tanto deteriorada con el paso de los años y la falta de cuidado.

Los Embaladores.

Los "*marcas y costuras*", como eran conocidos en el ámbito portuario, se desempeñaban dentro del puerto, en la tarea de reparar sacos y toda clase de bultos dañados. Además, realizaban el ensacado de granel como trigo o maíz de desembarque, ensacaban y cosían miles de sacos con harina de cabotaje, productos de exportación como cebada, ciruelas secas o variados cereales, especialmente frejoles. En el caso del vino de cabotaje, que se embarcaba hacia todo Chile, los "*marcas y costuras*" debían separar y clasificar los diferentes envases en los cuales se transportaba este producto, según

su capacidad. Los envases, llegaban de vuelta vacíos desde los puertos de destino, para ser ocupados nuevamente. Una de las compañías que más embarcaba vino por San Antonio era la Martínez Pereira, la cual contaba con sus propias naves de cabotaje como "*Gloria*", "*Carmen*", "*Isabella*" y "*María Elizabeth*". La compañía, transportaba el vino proveniente de las viñas San Pedro y Lontué principalmente. Aparte de marcar y reparar la saquería dañada, los embaladores también preparaban la mercancía en los muelles antes de ser embarcada, que en esos años en su mayoría era cabotaje y exportación, además de realizar el aseo de los muelles y del equipo ferroviario. En la descarga de gráneles, también tenían la tarea de preparar los elementos de descarga de los granos, como ubicación de los chutes o embudos. En esta tarea específica, había un trabajador denominado "*tosquero*", quien tenía la función de cerrar y sellar los carros de "*cajón*" de los trenes, en los que se transportaba este producto, para evitar que se derramara durante el viaje a destino. Es así, como en la labor de descarga de trigo o maíz a granel, trabajaban dos embaladores por bodega de nave en descarga, quienes recogían y barrían el granel que caía al piso, más cuatro embaladores para cerrar y sellar los carros. Cuando se inició el gobierno militar, esta dotación se redujo a la mitad.

Cuando los "*marcas y costuras*" trabajaban con grúas del puerto, colocaban una gran carpa o manteleta que se extendía desde la borda de la nave hasta el muelle, para evitar que el granel cayera al mar cuando era descargado desde la nave con las tinas o palas mecánicas. Estas manteletas, eran fabricadas y reparadas por ellos mismos, con material de aspillera o plástico.

El término "*costura*", utilizado en el apodo dado a estos trabajadores, se explica porque los embaladores debían coser la saquería dañada usando un hilo grueso de cáñamo y una aguja de unos 20 centímetros. El de "*marca*", se explica por el hecho de que otra de las funciones de los embaladores, era marcar los sacos que se iban a embarcar. Para ello, usaban un molde hecho con una plancha de lata, confeccionado por un maestro especializado, el cual cortaba las letras con una tijera o cincel, realizando distintos tipos de marca, que podían contener el nombre de la marca, del exportador, puerto de origen y destino. Este molde, se colocaba sobre el saco, donde el embalador pasaba sobre él un rodillo o escobilla con tinta para plasmar la información requerida. Esta labor, se realizaba cuando los millares de sacos eran depositados en la bodega de la compañía naviera. Cuando llegaban arrastrados por carros, esta labor se hacía al costado del muelle donde iban a ser embarcados los sacos. En este lugar, los movilizadores del puerto descargaban los bultos desde los carros de ferrocarril, camiones o desde las bodegas del puerto. Una vez realizada esta faena, los "*marcas y costuras*" intervenían con la plancha y el rodillo entintado, marcando los sacos, cosiendo los que se encontraban en mal estado, al mismo tiempo que la cuadrilla de movilizadores al costado de la nave, armaba la eslinga que sería izada por el gancho de grúa para su posterior embarque. Este, era un trabajo extenuante, por lo había que realizarlo rápido para no interrumpir la secuencia del embarque. Cada carro de ferrocarril traía unos 400 sacos y en un turno de 8 horas, se podían marcar alrededor de 1.600 sacos por cada bodega que embarcaba. Con el tiempo, este oficio desaparecería, debido a que todos los sacos y mercadería en general, venían marcada desde sus lugares de origen.



Trabajadores en faenas de ensacado de trigo y estiba en carros de ferrocarriles en el Molo Sur en el año 1967, al costado de la Planta Mecanizada.



Formación del gremio y sindicato.

Un día domingo del año 1959, en la sala y auditorio del gremio de Movilizadores Portuarios, ubicados en la planta del primer piso de la Administración del Puerto, se reunieron un grupo de más o menos 70 "*marcas y costuras*". Con el tiempo y observando que todos los otros oficios dentro del puerto agrupaban a sus trabajadores en gremios o sindicatos, entre algunos líderes de estos trabajadores, surgió la idea de crear una organización similar, para unir a todos los trabajadores de las distintas compañías que realizaban esta labor. La idea era defender en conjunto cualquier demanda por mejores condiciones laborales. Algunos reaccionaron con temor, a otros no les interesó de comienzo, pues veían que en sus respectivas empresas no escaseaba el trabajo, argumentando que podían realizar otra labor diferente y al sindicalizarse, iban a trabajar en sistema de turno o redondilla, temiendo que de esa forma no iban a tener trabajo todos los días. A pesar de la reticencia de algunos, la gran mayoría apoyó la idea, lo cual motivó que comenzaran a sentarse las bases para la formación y organización del futuro gremio, una especie de "grupo de resistencia", común entre el sector eventual marítimo, ya que de esta forma tenían más opción de defensa unitaria frente a cualquier demanda laboral. Una de las persona que los instó a organizarse y quien luego les prestó asesoría, fue el fallecido dirigente de los movilizadores portuarios don Julio Reyes Rojas. El primer dirigente que tuvo el gremio de "*marcas y costuras*" fue don Juan Campaña, luego le siguieron don Gaspar Araya, Cesar Echaniz, Onofre González y Fernando Cobaise entre otros. Si bien el gremio se conformó con alrededor de 70 socios, más tarde 30 de ellos,

desempeñaron funciones en la naciente Empresa Portuaria de Chile, empresa estatal creada el 6 de Abril de 1960.

Una vez que el gremio de "*marcas y costuras*" estuvo conformado, los funcionarios y empleados de las compañías navieras tomaron el ejemplo de estos, para conformar también una organización similar. Estos empleados, entre los que se encontraba don Manuel Jeria, Mario Dini, Autor Martínez y muchos más, formaron el Gremio de Empleados de Faenas de Muelles, apodados como los "*patos negros*". Más tarde, estos se unirían con los empleados de bahía de a bordo para formar el Sindicato de Empleados de Bahía y Malecones. Otro hecho que demuestra la influencia del Sindicato de Embaladores de San Antonio, fue su contribución y apoyo en las gestiones para la formación de sindicatos de la misma índole en otros puertos de Chile. Dirigentes de San Antonio, viajaron con apoyo de la Comach de Valparaíso a puertos del norte como Arica, Antofagasta, Iquique y Coquimbo. Fue así, como todos los sindicatos formaron la Federación Nacional de Embaladores de Chile, de la cual don Fernando Cobaise, perteneciente al Sindicato en Embaladores de San Antonio fue su tesorero.

Cuando los trabajadores, antes dispersos y sin organización se constituyeron como gremio ínter empresas, las compañías navieras y sus agentes comenzaron a considerarlos y respetarlos, más aún cuando el gremio pasó también a formar parte del Consejo Local Marítimo siendo ésta, una de las últimas organizaciones que en ese momento pasó a integrar este organismo. Una vez conformada la organización,

solicitaron a las compañías navieras que pidieran la cantidad de personas que necesitaran. El gremio, las nombraría según el orden de la lista, al igual como lo hacían los estibadores, hecho que se considera como su primera conquista. Si bien en un comienzo, la organización carecía de un espacio físico donde reunirse, de igual modo se juntaban por las mañanas en la terraza de la playa Montemar, ubicada en el sector sur del puerto. En este lugar, se hacían las nombradas de personal. Como una forma de poder mantenerse en contacto permanente con las compañías navieras, ante la solicitud de personal, el gremio contaba con el acceso telefónico en una oficina de control aduanero, ubicada en la entrada hacia el Molo Sur, donde trabajaban carabineros encargados de la vigilancia y control de personas. Finalmente, en el mes de marzo de 1968, obtuvieron su personalidad jurídica, pasando a llamarse legalmente como Sindicato Profesional de Embaladores Marítimos de San Antonio. El trámite para que el recién formado sindicato pudiera obtener su personalidad jurídica fue muy dificultoso. Los dirigentes de la época, entre ellos Fernando Cobaise, César Echaniz y Onofre González, viajaron a Valparaíso a realizar gestiones en la Confederación Marítima de Chile (Comach) y a conocer en terreno la labor que realizaba el Sindicato de Embaladores de aquel puerto, que en ese entonces ya contaba con diez años de funcionamiento. En aquella ocasión, pudieron constatar que en San Antonio se realizaba la misma labor, con la única diferencia que los embaladores del puerto de Valparaíso también trabajaban a bordo de las naves. Los mencionados dirigentes, también realizaron gestiones en la Dirección del Trabajo en Santiago, las que luego de una espera de seis meses, permitieron la obtención de la tan anhelada personalidad jurídica. Otra de

las gestiones exitosas del sindicato, fue la obtención de la matrícula de trabajador marítimo, documento que autorizaba a los embaladores para trabajar en el puerto. Esta matrícula, debía actualizarse una vez por año.

El ingreso del sindicato a la Cámara Marítima, organismo al cual pertenecía todo el sector de trabajadores marítimos, se materializó producto de la colaboración del dirigente nacional de la Comach, Wenceslao Moreno. El Sindicato de Embaladores, los 31 de diciembre de cada año, presentaba ante la Cámara Marítima pliegos de peticiones por distintas demandas. Cuando los dirigentes de embaladores realizaban esta negociación, acudían generalmente tres, los cuales se sentaban ante una gran mesa redonda, donde se enfrentaban a los directores de la Cámara Marítima centralizadora. De forma jocosa, quizás por la seriedad y cierta frialdad de los ejecutivos navieros, los embaladores llamaban a esta oficina "*La Gestapo*". Sin embargo, estas negociaciones nunca fueron complicadas, ya que los embaladores eran un grupo conocido en el ambiente portuario, además de tener una relación directa con algunos gerentes en las mismas faenas, quienes comprendían la naturaleza de sus demandas. Tiempo después, todas las empresas navieras se agruparon y formaron una "*Cámara Marítima chica*", como la denominaron y que se convirtió en una especie de patrona y centralizadora de la labor de los marítimos. Además, este organismo pasó a realizar la función previsional, control de las imposiciones, pagos de bonos especiales por escolaridad, feriados, cuota mortuoria y de ayuda para el sindicato. Luego del retiro de don Raúl Arancibia por jubilación se nombró como el primer presidente de la Cámara Marítima a don Pedro Ortega,

gerente de la Willianson Balfour, completando el resto del directorio general, los gerentes de las demás compañías navieras. La Cámara, que primeramente funcionó en una oficina de la calle 3 Norte, se trasladó a la calle Blanco Encalada con Centenario, donde estuvo hasta su término en el año 1981. Finalmente, los socios del sindicato, tuvieron la oportunidad de entrar como imponentes previsionales a la Caja de Previsión de la Marina Mercante Triomar, siendo que antes, como gremio, pertenecían al Servicio de Seguro Social. En relación a la Caja Triomar, los trabajadores debían jubilar a los 55 años de edad; situación que se extendió hasta el año 1981 y que se modificó debido a la implantación del nuevo Código del Trabajo.

El sindicato de embaladores, funcionó primeramente en un local arrendado en la calle Angamos, frente la estación ferroviaria en Barrancas. Años más tarde y mediante un préstamo en dinero otorgado por la Cámara Marítima, compraron una casa en calle Sanfuentes con Mario Martínez detrás del actual edificio Consistorial. En este lugar funcionó el sindicato, el cual se mantuvo vigente hasta el año 2006. Cuando la organización dejó de funcionar, el espacio que albergaba la sede, fue vendido por los últimos trabajadores que permanecieron trabajando luego de entrada en vigencia la ley N°18.032 en el año 1981, cuerpo legal que caducó las matrículas y dio término a la Cámara Marítima. A pesar de esta medida, el Sindicato de Embaladores continuó en función, pese a las condiciones impuestas por el gobierno militar. Al no existir una oficina centralizadora, a lo que se sumaba la pérdida del poder de los sindicatos, los propios trabajadores acudían personalmente a las oficinas de las

actuales compañías navieras a ofrecer sus servicios. Algunos, ingresaron como trabajadores exclusivos de una compañía determinada, mientras que un gran número de los cuarenta trabajadores que formaron el sindicato, fueron acogiéndose poco a poco a jubilación.



Ensacadores en llenado y pesaje de sacos con trigo, al costado de una antigua bodega del Molo Sur.

Remuneraciones y Recargos.

En cuanto a su remuneración, los embaladores recibían su pago por turno trabajado, jornal que era otorgado por la compañía a la cual prestaban servicios. Cuando en los pliegos de peticiones los embaladores solicitaban un aumento del jornal, éste tenía vigencia durante un año y se les pagaba retroactivo, considerando los meses que demoraba en cumplirse el acuerdo pactado. Para el efecto de aumento de jornal u otros bonos, se tomaba como base lo que obtenían los sindicato grandes como los estibadores o marineros auxiliares de bahía.

Los embaladores, muchas veces realizaron tareas anexas a su habitual labor antes descrita, como era el trabajo de estiba de los sacos en las bodegas del puerto, apoyando el trabajo de los movilizadores portuarios de la Empresa Portuaria de Chile, cuando esta empresa no contaba con personal suficiente. En una cuadrilla habitual de 10 hombres, la Grace solicitaba 5 hombres adicionales, a los cuales les abonaba un 50% sobre su jornal. El sindicato, previo acuerdo con la compañía, elegía a aquellos trabajadores que estaban en edad de jubilar para así incrementar su futura pensión. Según los propios embaladores una de las compañías que más trabajo proveía y mejor pagaba, era la Grace y Cía., administrada por norteamericanos. Esta empresa, agenciaba a naves como los famosos "Santas" que desembarcaban en Chile sacos con leche, soya y polenta como donación para Caritas.

Entre los diversos logros que consiguió la organización, fue

la de obtener el pago de un 100% adicional del jornal cuando realizaban su trabajo en días de lluvia y un 50% por "uso de herramientas", en el caso que los embaladores hicieran algún trabajo de carpintería, ya fuera para reparar bultos dañados o hacer nuevos embalajes. Otro logro, fue la obtención de elementos de seguridad como casco, zapatos, guantes y mascarillas para el polvo. Antes, los mismos trabajadores se proveían de su indumentaria de trabajo.

Es importante señalar, que este sindicato nunca tuvo problemas en cuanto a huelgas o paros, pues siempre llegaron a buen acuerdo en sus pliegos de peticiones. Eso sí, cabe destacar que apoyaron a otros sindicatos del medio marítimo cuando realizaban algún paro. Como gremio de "*marcas y costuras*", apoyaron en una huelga a los estibadores. Luego de resuelto el conflicto, como algunos de estos embaladores trabajaban para determinadas compañías navieras, estuvieron en peligro de perder su fuente laboral, pues estas empresas no los querían admitir. Gracias a la buena relación que había entre los dirigentes y algunos agentes de otras compañías, esto no se llevó a efecto.

Accidentes.

Dentro del personal de embaladores, también se detectaron accidentes graves, como por ejemplo el ocurrido a un trabajador que realizaba faenas en la descarga de un camión tolva cargado con concentrado de cobre a granel. Al momento en que el camión levantó su tolva para descargar el granel, una barra de hierro utilizada para afirmar la carpa

que cubría el mineral, se soltó y cayó al piso, golpeando en su caída la cabeza de un embalador. A raíz de este hecho, el trabajador tuvo que ser internado en el Instituto de Seguridad del Trabajo, quedando con secuelas que le impidieron seguir ejerciendo su oficio, razón por la cual tuvo que ser jubilado.

Los Fleteros.

El personal de a bordo, constituido por estibadores y marineros auxiliares de bahía, por normativa creada a partir de un acuerdo suscrito entre sus propios gremios y sindicatos, se trasladaba a su lugar de trabajo, sin pasar por los recintos portuarios. A través de lanchas contratadas por las compañías, los trabajadores eran transportados hasta el costado de los barcos, atracados en los distintos muelles del puerto o anclados en medio de la bahía, donde los trabajadores accedían por la escalera real al interior de las naves. Si la embarcación no contaba con escalera real, los trabajadores ascendían por una "*escalera de gato*" que colgaba sobre el casco. El gremio de fleteros, realizaba diariamente esta labor, embarcando al personal en el muelle Puertecito. Al terminar la faena en las naves, los fleteros volvían hacia las naves para transportar a los trabajadores de vuelta al mismo muelle de embarque. Algunas veces, transportaban a tripulantes extranjeros de las naves que atracaban en San Antonio y que querían conocer el puerto.

El gremio de fleteros, estaba conformado por alrededor de 25 personas, las cuales se distribuían en las ocho lanchas existentes que transportaban al personal marítimo. Cada

lancha tenía su dueño o patrón particular más un piloto o acompañante. Muchos de los nombres de estas embarcaciones aún permanecen en el recuerdo y memoria colectiva de los ex trabajadores marítimos como la "Irma", "María Elena", "Bernardita", "Gaviota" y "Don Fernando". Estas lanchas, tenían una capacidad de transporte promedio de cuarenta personas, llegando hasta cincuenta cuando en aquella época aumentaba la demanda de personal. Realizaban a lo menos cuatro viajes por día, considerando el antiguo sistema de turno de trabajo. Entre las características de las lanchas, podemos mencionar que medían unos diez metros y medio de eslora por dos metros cincuenta de manga.

Según información aportada por antiguos fleteros, este gremio fue fundado alrededor del año 1925. Uno de sus fundadores fue don Luis Muga Gallardo, cuyos hijos continuaron realizando esta labor hasta su término en el año 1981.

La relación de los lancheros con las compañías navieras estaba ligada exclusivamente al contrato comercial de transporte establecido con ellas. Para poder para realizar a esta labor, contaban con una matrícula o permiso entregado por la Gobernación Marítima, al igual que el resto de los trabajadores marítimos. Para efecto de precios por su labor, poseían un tarifado especial, fijado por la Subsecretaría de Transporte. Es así como a las compañías navieras se les cobraba por turno de trabajo. Los encargados de solicitar el servicio, eran los jefes de bahía o representantes de cada una de las compañías navieras, quienes acudían a la sede del

gremio para hacer la solicitud correspondiente, indicando la nave o muelle donde debían trasladar al personal. A cada lancha, le correspondía el transporte de personal marítimo bajo el sistema de turno rotativo. Cuando los lancheros no realizaban esta labor durante el día, prestaban el servicio de paseos por la bahía a los turistas que visitaban el puerto.



Lancha fletera "Don Fernando" paseando a turistas.

A pesar que este gremio no tuvo grandes conflictos laborales, siempre apoyaron de forma indirecta las movilizaciones realizadas por los gremios marítimos. Es así, como nunca dejaron de reconocer el apoyo que recibieron por parte del Sindicato de Estibadores para el logro de algunas de sus conquistas laborales. Los fleteros, también formaron parte del Consejo Local Marítimo y de la Oficina Centralizadora encargada de velar por los acuerdos y conquistas logrados

mediante pliego de peticiones. Estas mejoras en las condiciones laborales, como el pago de horas extra, recargos por trabajo en días de lluvia, tarifas especiales por trabajo en domingos y festivos, fueron similares a las obtenidas por los demás gremios. Don José Muga, antiguo fletero, destaca de sus dirigentes el espíritu de lucha, capacidad de negociación y argumentación a la hora de acordar con las compañías navieras las mejoras solicitadas en los pliegos de peticiones. Estas cualidades, eran comunes en todos los dirigentes marítimos, quienes a pesar de no tener un alto nivel de escolaridad, poseían la habilidad para imponer sus criterios ante los representantes de las agencias navieras.

Accidentes y Anécdotas.

Si bien el trabajo de los fleteros era tranquilo y sin grandes riesgos, ocasionalmente estaban expuestos a situaciones extremas durante el transporte del personal marítimo, como correntadas que azotaban la costa con fuerza, donde las olas hacían chocar las lanchas contra los roqueríos que rodean el muelle de Puertecito, rompiendo sus cascos. Afortunadamente, nunca se produjeron desgracias personales. En otras oportunidades, sucedían incidentes durante la noche, cuando los lancheros debían embarcar en el muelle Puertecito, a tripulantes ebrios que regresaban de una juerga, para llevarlos a sus naves, generalmente tripulantes ingleses que con alcohol en el cuerpo se volvían pendencieros y conflictivos. En estas situaciones, las lanchas se transformaban en verdaderos taxis acuáticos. Los fleteros, les cobraban pasaje individual a cada uno de los tripulantes

transportados, pues en este caso, la compañía naviera no se hacía responsable. No faltaba el arrogante que se negaba a pagar el servicio, obligando al patrón de la lancha o a su acompañante a tomar un pedazo de remo para amedrentar a la persona e instarla a deponer su actitud.

Cuando en los años 50 y 60 arribaban al puerto de San Antonio, las recordadas naves de pasajeros "Reina del Pacífico" y "Reina del Mar", estas embarcaciones no atracaban en los muelles, sino que fondeaban en el medio de la bahía, frente a la orilla donde actualmente se emplaza la Gobernación Marítima. Desde estas naves, las lanchas fleteras transportaban a los pasajeros y tripulantes que bajaban a tierra a través del muelle Puertecito. Esta época de bonanza es recordada con sentida nostalgia por los fleteros.

Los fleteros de aquella época y muchos otros trabajadores del puerto, conocieron en carne propia, el triste concepto que tenían los tripulantes de naves extranjeras de los trabajadores marítimos de los países sudamericanos, a los cuales tildaban como "indios", vestidos con taparrabos, adornados con plumas y que nada sabían sobre normas básicas de higiene y seguridad ambiental. Incluso, algunas naves no presentaban la documentación sobre el estado de la carga, razón por la cual, la embarcación era obligada a salir hacia el antepuerto, a pesar de los alegatos de los armadores. Hacia allá partían las lanchas fleteras, transportando al personal encargado de fumigarlas. Los fleteros, permanecían durante horas y a veces días al costado de la nave, esperando al personal o transportando a sus tripulantes, estos últimos quienes

preferían bajar a tierra y permanecer alojados en el Hotel "Jockey Club" de San Antonio, mientras se esperaba el término del periodo de fumigación de la carga.

Como todas las organizaciones marítimas, la dictación de la ley N°18.032 marcó el fin de los fleteros. Como este gremio sólo era un prestador externo de servicios, los fleteros no recibieron ninguna compensación económica por la caducación de sus permisos y matrículas, pese a las insistencias de sus dirigentes ante la autoridad marítima.

Algunos trabajadores fleteros y lancha "Don Fernando".



El sindicato.

Según don Luis Cortés, antiguo tripulante de remolcador, el Sindicato de Remolcadores fue fundado en el año 1954, unos dos años antes que él ingresara a la organización. Estaba constituido por unas 30 personas, que conformaban el personal de planta en aquella época. La sede del sindicato, estaba ubicada en Puertecito, cercana a la del sindicato de estibadores. En la entrada, había una plancha con el nombre de la organización y la fecha de su fundación, datos hasta ahora ignorados. Esta sede, fue cedida por el sindicato de empleados de bahía cuando éstos se trasladaron a su nueva sede en la calle 21 de mayo.



En el ámbito laboral, como no existían horarios regulares para la llegada o zarpe de una nave, la remuneración del personal de remolcadores estaba constituida por un sueldo base, al que se le agregaban los valores por faena o maniobras realizadas y el pago de tiempo extra cuando una faena se excedía de las dos horas legales de sobretiempo, las cuales se les pagaban con un mayor porcentaje. Para estos efectos, el sindicato tenía como representante patronal a la Cámara Marítima en todo lo relacionado con los beneficios previsionales, sociales, contractuales, pliegos de peticiones, capacitación, gananciales que el personal percibía y la entrega de los elementos de seguridad para ejecutar su trabajo.

Como organización no vivieron grandes conflictos. Si bien contaban con personalidad jurídica, este hecho no les permitía el derecho a huelga, ni el apoyo a las demandas de

otras organizaciones marítimas, ya que todos los tripulantes que constituían la organización, era personal de planta que estaba contratado, aunque algunos permanecían en calidad de suplentes de cada una de las compañías navieras propietarias de los remolcadores. Al igual que las demás organizaciones marítimas, contaban con una matrícula que los autorizaba para desempeñar su labor.

El Sindicato de Remolcadores, se mantuvo como tal hasta septiembre de 1973, fecha desde la cual se produjo gradualmente su desmembramiento hasta su fin en el año 1981. Vale la pena mencionar, que cuando se promulgó la ley N°18.032, este sindicato estaba constituido por personal de planta contratado y por personal suplente en calidad de eventual, sin contrato, los cuales no superaban las diez personas. Cuando se quiso negociar el pago por la entrega de las matriculas de trabajo conforme dicha ley, la dirigencia del sindicato, presentó una lista de personal solamente mencionando a los eventuales, debiendo haber presentado el total del personal que incluía también a los contratados por las compañías. A raíz de esto, el sindicato por no cumplir con el número requerido de trabajadores que la ley de sindicatos exigía, no percibió la compensación por la caducación de sus matriculas, con el correspondiente perjuicio económico. Sin embargo, el personal de planta y algunos eventuales de las compañías navieras, continuaron en sus labores sujetos a las nuevas modalidades de trabajo vigentes hasta hoy en día.

Función de Los Remolcadores.

Cuando se iniciaron las primeras operaciones del puerto, la primera empresa fiscal que estuvo a cargo de éste, incorporó a las faenas de atraque y zarpe de las primeras naves, un remolcador movido a vapor de nombre "Mutrún", el cual era comandado por un conocido personaje de esa época apodado el "Chilote Guerrero". El remolcador, prestó servicios desde 1918 hasta el 1935, año en que zozobró durante una operación que debía cumplir en el sector de Rapel. Durante este período, las primeras compañías navieras que se establecieron en nuestra zona fueron incorporando paulatinamente remolcadores para satisfacer las necesidades en las faenas portuarias. Hasta el comienzo de los años 60, todas estas embarcaciones funcionaban con calderas a vapor alimentadas con carbón, donde destacaban nombres como el "Muriel" de la compañía Williamson Balfour, el "Cohete" de la Grace and Co., el "Dora", el "Augusto" y el "Cóndor de la Fontaine y Salvo, el "Papudo" y el "Miramar" de la Kenrick y Cía. El remolcador "Augusto" por ejemplo, tenía como personal un patrón o capitán a cargo de él, un maquinista, un fogonero y cuatro marinos, dos de estos últimos realizaban la labor de amarradores, encargándose de asegurar las amarras en muelles y naves donde realizaban alguna faena cuando los remolcadores debían trabajar remolcando los lanchones y faluchos.

Existieron también, remolcadores más antiguos y pequeños, de los cuales se ocupaban tres y hasta cuatro para realizar alguna labor de atraque de nave. Los remolcadores en aquel

entonces, eran naves con gran fuerza de empuje que contaban con una eslora entre 15 a 20 m y al igual que hoy en día, se utilizaban para empujar y afirmar las naves mercantes, permitiendo que estas pudieran recalar en la bahía o atracar sin inconvenientes ni riesgos en los muelles. También, eran utilizadas para tirar y remolcar los lanchones y faluchos desde las naves que no podían atracar a los muelles del puerto, debido a la poca profundidad que estos tenían por aquellos años.



Con el avance de la modernidad, estos remolcadores fueron sacados de circulación y algunas de estas compañías adquirieron lanchas para movilizar a su personal hacia las naves. Los antiguos remolcadores a vapor fueron reemplazados por modernos remolcadores a petróleo, llamados de alta mar y adaptados para efectuar faenas fuera de la bahía del puerto, para asegurar las recaladas de naves sin peligro, realizar labores de salvataje, abastecer de agua potable a las naves y combatir incendios o siniestros. Las dotaciones quedaron compuestas por un patrón o capitán, un maquinista y dos marinos, cantidad de personas que variaba según el tipo o tamaño del remolcador. Entre estas embarcaciones, cabe destacar el "Mataquito" el "Llo-Lleo" y el "Águila" de la Sudamericana, el "Kiwi" y el "Koala" de la Kenrick y el "Pangue" y los "Ultramar I y II" de la compañía del mismo nombre. El "Poderoso" y el "Águila", eran solicitados en distintos puertos del litoral para realizar maniobras de colocación de anclas de boya y salvataje, especialmente en Valparaíso.



Remolcador "Poderoso".

El encallamiento del "Ojeka Bake".

Una maniobra de salvataje digna de contar y en la cual los remolcadores tuvieron un destacado protagonismo, fue la ocurrida a comienzos de 1960, cuando la nave mercante "Ojeka Bake" de nacionalidad noruega encalló en la desembocadura del río Maipo. Se presume, que este accidente debió haber ocurrido por un error de navegación, a raíz de que en el amanecer de ese día y por efecto de la vaguada costera, el capitán de la nave pudo haberse confundido, creyendo que estaba arribando a la bahía del puerto. Por efecto de la alta marea, la nave entró con facilidad río arriba, quedando encallada a unos pocos metros. Este accidente, nunca antes visto, llamó la atención de la comunidad sanantonina, siendo todo un espectáculo ver a esta nave de gran tamaño para la época, encallada en tierra firme, ya que el público podía acercarse a ella y tocar su casco e incluso observarla hacia arriba desde la base de la proa. Las maniobras para sacarla de este lugar fueron toda una proeza. Se recurrió al auxilio

de los remolcadores del puerto de San Antonio, sumando el apoyo de algunos remolcadores de Valparaíso, entre ellos uno de nombre "Colo-Colo" perteneciente a la Armada de Chile. Los primeros intentos por mover la nave fueron infructuosos, ya que ésta no se movió un sólo centímetro. Por milagrosa casualidad, unas cuantas millas mar adentro, transitaba por allí rumbo a San Antonio para dejar un cargamento de carbón, la nave "Doña Isidora", proveniente del puerto de Lota. Esta última, también se sumó al salvataje, operación en la que se usaron fuertes cables de acero para intentar mover a la encallada nave. Se sucedían los intentos una tras otro. El espectáculo, era digno de elogiar ya que aquellas naves se remecían en el mar, haciendo vibrar toda su estructura a causa del rugir de sus motores y al movimiento de los cables en tensión. Por fin, después de varios días de intentos fallidos y gracias a la ayuda proporcionada por la subida de la marea, la nave logró ser retirada del lugar, siendo remolcada hacia altamar. Al ver el éxito de la operación, el público que había seguido con pleno interés los acontecimientos, estalló en un solo grito de alegría, coronado por sendos aplausos. Este suceso, quedó registrado en las bitácoras y demostró el gran sentido de hermandad y solidaridad que unía y une a los hombres de mar ante una adversidad.

La historia de Don Héctor Lezama.

Los tripulantes de los remolcadores, casi en su mayoría, por el azar de la vida, llegaron a ejercer este oficio, por necesidad o simplemente atraídos por el trabajo marítimo. Muchos, llegaron al puerto siendo niños y allí forjaron su destino

como trabajadores, favorecidos por la alta demanda de mano de obra existente en aquella época. Un caso muy recordado entre los antiguos tripulantes de los remolcadores, fue el de Héctor Lezama. Por el año 1957, este personaje llegó deambulando sin rumbo hasta los muelles del puerto. Por aquella época, tendría unos doce años y no aparentaba mal aspecto. Tal vez atraído por la frescura del mar o el tranquilo vaivén de los remolcadores atracados a los muelles, se acercó con cierta timidez a un grupo de tripulantes que conversaban animadamente en la cubierta. Héctor, les contó que venía desde Santiago, donde vivía su familia, hecho que jamás se comprobó, debido a que éste jamás demostró interés en querer hablar acerca de ella. A lo largo del transcurso de la conversación, el pequeño Héctor se ganó la simpatía de aquellos tripulantes y como había manifestado no tener donde ir ni donde alojar, decidieron darle un espacio en el remolcador para que pudiera pasar la noche. Esta situación, continuó repitiéndose día tras día. Movidos por la compasión, los tripulantes decidieron adoptar y apadrinar al niño como uno más de la tripulación, permitiéndole vivir a bordo del remolcador "Papudo", embarcación que se transformó en su hogar y primera escuela de aprendizaje. En este ambiente, el muchacho fue creciendo y poco a poco se fue familiarizando con el manejo y funcionamiento de los remolcadores. Participaba como un trabajador más en las maniobras de atraque y desatraque de las naves mercantes, subía a bordo de ellas, donde conoció y compartió con tripulantes de diversas nacionalidades. Don Ramón Espinoza, tripulante del remolcador, lo fue incentivando para que conociera el funcionamiento de las máquinas, en especial las calderas que funcionaban a vapor, donde los tripulantes se cobijaban bajo

su calor durante los fríos días de invierno y calentaban su "*choquita*". Allí el "Chilote", apodo con el que lo bautizaron, se inició como fogonero. Algún tiempo después, cumplida su iniciación en el "Papudo", pasó a trabajar en el "Augusto" para desempeñarse como maquinista, bajo la tutela de don Ramón Espinoza y don Pedro Alarcón, quienes le prodigaron su protección y experiencia laboral. El "Chilote", aumentaba en tamaño y en conocimientos. Un día, don Pedro Alarcón conversó con el jefe de bahía de la compañía Kenrick, don José Zubieta, con la intención de conseguirle una plaza como tripulante en alguna nave mercante. Esta gestión llegó a buen puerto y el "Chilote" se embarcó en un mercante griego, donde pasó a ejercer la labor de aseo y mantención de las maquinarias, comenzando así una nueva etapa en su vida, recorriendo otros mares y aunando nuevas experiencias. A los pocos años, apareció por San Antonio orgulloso y satisfecho, a la vez portando en sus manos un flamante diploma que lo acreditaba con el título de primer ingeniero de aquella nave. Nuevamente se embarcó fuera de Chile, ejerciendo su especialidad en distintas naves mercantes extranjeras. Pasaban los años y sólo se sabía de él por algunos regalos y encomiendas que le enviaba a don Ramón Espinoza, en gratitud por toda la protección y ayuda que éste le había entregado. Al cabo de un tiempo, inesperadamente apareció por San Antonio, deambulando sin rumbo fijo por los muelles del puerto, tal como la primera vez que llegó siendo un niño, pero ahora, con las alas caídas, derrotado, con varios años a cuestas, quizás con la intención de pedir nuevamente ayuda. Su apariencia, ya no era la del impecable triunfador portando su flamante título, sino más bien la de un triste indigente, vicioso, mal vestido, sucio y

hasta con bichos en su cuero cabelludo. Por desgracia, este triste cambio no fue del agrado de don Pedro Alarcón, quien conocía que la vida a bordo de ciertas naves, bajo ciertos ambientes, no era lo más deseable, hecho que atribuyó en parte, como la causa de haber hecho que "El Chilote" llegara a tal condición. Ante el rechazo general de otros tripulantes y ex conocidos, Lezama desapareció para siempre de los muelles de San Antonio.



Moderno remolcador perteneciente a la compañía naviera Ultramar.

Los atraques de Nave

En los atraques de naves de aquella época, los remolcadores no se amarraban a la nave. Cuando la nave fondeaba el ancla, los remolcadores primero lanzaban una de sus espías hacia

una boya en la poza grande, frente al paseo Bellamar. Luego, estos efectuaban la acción de giro de la nave, hasta dejarla a unos diez metros de alguno de los muelles, hasta donde se acercaban tirando de las espías colocadas en las bitas del muelle, mientras dos o tres remolcadores lo empujaban por el lado opuesto. Las órdenes, en los comienzos de la actividad se realizaban mediante bocinas, las que más adelante fueron reemplazadas por megáfonos electrónicos.

Cuando llegaron los remolcadores a petróleo, se implementó el sistema de amarra, el cual consistía en que la nave desde el antepuerto era acompañada por dos remolcadores, uno de ellos tomaba una espía o cabo desde la proa y el otro desde la popa. Una vez en la rada, la nave era girada con las espías en tensión para colocarla en posición de atraque. Luego, era empujada lentamente hasta alcanzar una distancia de quince o veinte metros del muelle. Durante esta maniobra, la nave era sostenida por dos o tres espías, según el tipo de nave, colocadas en las bitas del muelle. Esta maniobra fuera del puerto, no estaba exenta de riesgos cuando había fuertes marejadas con viento norte, situación que hacía tambalear a los remolcadores, dada su pequeñez. Sin embargo, la habilidad y experiencia de sus marinos, sumado a la serenidad del patrón o capitán para llevar adecuadamente la operación, hacían que las dificultades se superaran sin mayores contratiempos.



Remolcadores en faena de atraque de una nave. Al fondo, a la izquierda, la grúa Titán.

Para desatracar la nave, se empleaba la misma maniobra, tirando dos remolcadores hacia fuera del muelle y otro empujando o "*carnereando*" desde un costado, hasta dejar a la nave en la posición correcta para abandonar la bahía del puerto. Cuando esto ocurría, el práctico, quien dirigía las maniobras dentro del puerto, daba la orden de soltar las espías de la nave o cabos, como también se les llama en jerga marina. Cuando se producen marejadas con viento norte, la faena de entrar una nave al puerto, se torna más peligrosa, pues siendo un remolcador una nave pequeña, esta se balancea constantemente y bajo esta circunstancia, obliga a mantener con firmeza las espías de la nave para poder remolcar la nave al interior del puerto.

Actualmente, existen remolcadores de hasta 4000 hp. Dos en poder de la Compañía Sudamericana y uno de la Compañía Ultramar. También, existen naves modernas que poseen sistemas de hélices en la proa cuya denominación en inglés es "bow thruster", sistema que permite a estas embarcaciones atracar por si solas. A pesar de ello y como medida de seguridad, los armadores y prácticos, igual solicitan la presencia de remolcadores, ante una posible falla del sistema, hecho que se ha suscitado en más de alguna ocasión.

Los Cuidadores Marítimos.

Los cuidadores marítimos, también llamados "watchman" o "guachimanes" como derivación del nombre en inglés, debían realizar su ronda de guardia portando un reloj, de fabricación norteamericana, al que se le daba cuerda y funcionaba mientras el trabajador caminara o se desplazara por el lugar que debía vigilar. De no hacerlo, el reloj no funcionaba y advertía que el portador no estaba cumpliendo su labor como correspondía y en los tiempos exigidos. Se comenta, que en los estanques de la West Indian Esso Chile, que estuvieron ubicados en la calle 21 de Mayo, los antiguos vigilantes los usaban cuando hacían sus rondas.

Los primeros "guachimanes" comenzaron a trabajar en cada una de las compañías navieras, uno por cada una de estas. Estos trabajadores, gozaban de la confianza de la gerencia de las compañías y su función era la de ejercer a nombre de ellas, guardia y control a bordo de las naves surtas en el puerto. La duración de esta guardia que en un comienzo

eran sin relevo, se extendía por todo el tiempo que la nave permanecía en el puerto, el cual era de dos a tres días en un principio. El cuidador, por tanto debía arreglárselas para dormitar un par de horas durante la noche, en algún sucucho u oficina de la nave, facilitada por algún oficial de a bordo.

Las naves extranjeras, como las inglesas de la Pacific Steam Navigation y las norteamericanas como los Gulf y los Santas solicitaban cuidadores a las compañías navieras.

Cuando comenzaron a llegar las primeras naves graneleras de gran tonelaje a mediados de los años sesenta, agenciadas por la Kenrick, el tiempo de estadía en el puerto de estas naves, se prolongaba desde los quince hasta veinte días. Este hecho, motivó que algunos cuidadores, trataran de conseguir con los representantes de las compañías, la posibilidad de trabajar con dos cuidadores por nave, con el fin de contar con un relevo durante el día. En un comienzo, las compañías fueron reacias a tal idea, aduciendo que ellas habían depositado la confianza en una sola persona, por tanto sumar a otra persona desconocida era inviable. Sin embargo, algunos de estos cuidadores se unieron para gestionar y revertir esta postura. Hablaron en primer término con un encargado naviero de Kenrick, de nombre José Zubieta apodado cariñosamente "El Mono", a quién se le manifestó que el tiempo de guardia para los cuidadores era muy prolongado, argumentando que era prácticamente imposible que una sola persona pudiera realizar bien esta labor. Estando como agente de Kenrick don Renato Brito, finalmente se autorizó aplicar esta medida. A partir de este

hecho, se comenzó a regularizar paulatinamente el trabajo de los "guachimanes" con turnos de doce horas por cada uno, a la vez que se sientan las bases para la formación de lo que sería el futuro Gremio de Cuidadores Marítimos. Una vez dado este primer paso, en el año 1970 se forma el gremio y se inician conversaciones con la directiva del Sindicato de Estibadores, donde uno de los dirigentes que lideró aquel proceso fue el mártir don Samuel Núñez, quien fue un gran aporte en la conformación de este naciente gremio. Cuando la organización estuvo formalmente constituida, los trabajadores quisieron implementar un sistema de nombramiento en base a una redondilla. Las compañías se opusieron a esta idea, bajo pretexto de mantener el sistema de confianza hacia determinados cuidadores, no permitiendo así que un mismo cuidador trabajara para otras compañías. Si bien esta idea costó implementarla en un principio, luego de intensas reuniones entre los distintos representantes de las compañías, se logró el resultado esperado. En el año 1971, se logró con la Gobernación Marítima llegar a un acuerdo para nombrar un cuidador por cada nave. Las compañías continuaban siendo reacias, alegando por qué debía nombrarse un cuidador para las naves chilenas. A pesar de esta oposición, la Gobernación Marítima comenzó a considerar a los cuidadores como personas de su confianza, por la labor de apoyo que prestaban a su personal uniformado en la función de resguardo y control de personas que subían a bordo de las naves ya fuera a trabajar o a realizar visitas. Esta medida motivó que la Gobernación Marítima en conjunto con el Consejo Local Marítimo al mando de Samuel Núñez más la directiva de los cuidadores, a ejercer presión sobre las compañías navieras para que se tomara el acuerdo. Mediante

este apoyo, se logró la firma de los convenios entre todas las partes involucradas, donde se indicaba que todas las naves en puerto debían nombrar un cuidador marítimo, incluso, cuando el buque era recibido estando a la gira, fuera del puerto. Cuando la nave esperaba atraque en el antepuerto, se dirigía hasta el lugar, una lancha con un representante de la autoridad marítima, otro de la policía internacional, un representante del Servicio de Aduanas, un representante de salud o higiene ambiental, otro de la compañía naviera y por supuesto un cuidador marítimo.

En el año 1971 se termina la relación de la Cámara Marítima de Chile con algunos sindicatos marítimos, entre ellos el gremio de cuidadores**,** ya que las empresas establecieron una oficina centralizadora para la atención de las organizaciones, emplazada en los altos de calle Centenario con Blanco Encalada.

En el año 1972, la compañía Empremar adquirió a dos naves "Lagos", aumentando su flota a seis embarcaciones. De aquella época, permanecen en la memoria las naves "Lago Maihue", "Lago Llanquihue" y "Lago Puyehue", además de dos barcazas, como la "Anguila" y el "Atún", sin propulsión propia y tiradas por un remolcador. Cuando alguna de estas barcazas arribaba al antepuerto cargada con carbón y no había muelle disponible para atracarla, el remolcador que la transportaba, entraba en solitario al puerto con toda la tripulación dejando la barcaza en espera, fondeada con la cadena y el ancla a unas dos millas de distancia. Hacia este lugar, debía ir a cumplir su turno un cuidador marítimo en plena alta mar, ya fuera en una barcaza cargada con sal, carbón

u otros elementos a bordo. El cuidador, debía portar una linterna para señalizar en caso de avistar una nave mercante a la distancia, lo que podía constituirse en un eventual peligro de colisión. Además, en la proa de la barcaza, existía un farol a petróleo que debía encenderse en las noches, a fin de evitar que alguna otra embarcación pudiera chocarla sobre todo cuando había niebla. Este aparato, permitía alumbrar parte del entorno de la nave, ya que ésta podía ser objeto de robos por parte de personas que pudieran acercarse en una embarcación menor, dado que la barcaza de unos 60 metros de largo, estando cargada, su altura no sobrepasaba un metro entre el nivel del mar y la borda. Obviamente, esta misión era prácticamente imposible que la realizara una sola persona. Considerando la complejidad de esta tarea, se expuso mediante pliegos de peticiones la posibilidad de mejorar los ingresos por este concepto, hecho que finalmente se concretó. Las primeras barcazas, no contaban a bordo con ninguna caseta o cubículo donde el cuidador pudiera guarecerse. Años después, se instaló un pequeño contenedor de metal con una cocinilla que se encendía con el mismo carbón de la nave.

Con el correr del tiempo, comenzaron a integrarse al trabajo marítimo portuario otras agencias navieras como Saam, Empremar, Nachipa, Somarco, Agunsa y J. Broom, las cuales eran parte del grupo de empresas que agenciaban también naves nacionales. Estas agencias, fueron renuentes a la idea de aceptar un cuidador para las naves, debido al costo asociado. Sin embargo, tal idea favorecía a los capitanes de las naves de Empremar, ya que estas hacían cambio de tripulación en San Antonio, pues la mayoría de estos provenía de Punta Arenas,

Puerto Montt o Valparaíso. A raíz de lo anterior, las naves quedaban con el mínimo de personal a bordo, por tanto el cuidador era de suma utilidad por el hecho de que éste se apostaba en la entrada principal de la nave, donde aparte de controlar a las personas, debía subir o bajar la escala de acceso, recibir los listados de los trabajadores marítimos e ir chequeando sus nombres, controlar las visitas, que por lo general estaban prohibidas por los accidentes que pudieran ocurrir a bordo.

A comienzos del año 1973, el gremio se transforma en el Sindicato de Cuidadores Marítimos, compuesto por 21 cuidadores de planta y 4 suplentes. En ese entonces, ya se había formado la Confederación de Cuidadores Marítimos a nivel nacional, organización que apoyó su formación junto con la intervención de la Gobernación Marítima y de los otros gremios marítimos.

Este hecho, significó el aumento en la dotación de cuidadores ya que las naves debían tener arriadas las dos escalas de acceso de personas; la que daba al muelle para el acceso de visitas y personal de la nave y la del lado de mar para el acceso de los trabajadores marítimos. La posibilidad de tener dos cuidadores por nave, le permitió al sindicato contratar más personal para la función y así poder formar una organización con al menos 25 personas, tal como la ley lo exigía.

El trabajo de los cuidadores aumentó hasta dos turnos por día, ampliando sus funciones más allá del control de personas. Los turnos de trabajo de los cuidadores de escala

o portalón como se les llamaba, eran de doce horas corridas partiendo desde las 08:00 hrs. En años posteriores a 1973 y con el cambio de la reglamentación laboral, estos turnos se redujeron a ocho horas. A los cuidadores marítimos se les pagaba por turno trabajado, remuneraciones que eran retiradas en las oficinas de las compañías navieras por los dirigentes del sindicato.

Las compañías comenzaron a nombrar cuidadores para resguardar las mercancías en tránsito que venían en los entrepuentes de las bodegas de las naves, ya que al no existir aún los actuales contenedores metálicos para transportarla en forma segura, éstas se estibaban a granel en las bodegas. Por ejemplo, naves inglesas que transportaban grandes cantidades de mercancía suelta repartida en 4 o 5 bodegas con destino final a Bolivia, contrataban a un cuidador por cada bodega, ya que por falta de sitio en Antofagasta, donde debía descargar, la nave recalaba en San Antonio, con el fin de realizar otras faenas, las que una vez terminadas, permitía el zarpe de la nave hacia el norte. A su vez, cuando comenzaron a llegar al puerto vehículos en grandes cantidades, los cuales se depositaban en el sector sur del puerto, donde estaban ubicadas las empresas pesqueras, las agencias también solicitaban dos cuidadores por turno.

Para ser citados a trabajar, los cuidadores debían presentarse todos los días a las 07:00 hrs en su sede, esperando que las compañías convocaran al personal requerido. Cuando se realizaban las citaciones por rotativa, un dirigente encargado de hacerlas, anotaba los nombres de las naves, los turnos

solicitados con su fecha y el nombre de los citados. El personal de cuidadores debía estar presente para los días posteriores de trabajo. Si alguno rechazaba el turno en que se le citaba sin una razón justificada o se encontraba ausente, se le castigaba no citándolo por dos turnos en las siguientes rotaciones, medida que también estaba establecida en los reglamentos de trabajo. Para dirigirse a su labor a bordo, lo hacían por lancha desde el muelle Puertecito.

En el año 1975, estando bajo el gobierno militar, lograron obtener por reglamento, un sistema de nombrada anticipada para todo el sector marítimo. Esto implicaba que las compañías debían programar y solicitar al personal a lo menos un día antes de la llegada de una nave. Así, el encargado de realizar las nombradas disponía del personal necesario para citar en cada uno de los turnos que fueran requeridos, evitando la espera innecesaria de antes. Si por alguna razón la nave se atrasaba y no llegaba a la hora estipulada, el sindicato le cobraba a la compañía un jornal-multa por cada persona citada, el cual también se aplicaba en caso de que la compañía llamara al personal inesperadamente, sin haberlo programado el día antes de la llegada de la nave. Este jornal-multa equivalía aproximadamente a un 60 % del valor de un turno de trabajo. Para que esta medida no se transformara en un vicio o se prestara para aprovechamiento personal, los cuidadores decidieron que todos los ingresos por este concepto ingresaran a un fondo común. En un mes, se reunían 100 o hasta 200 jornales multa, cuyo monto se repartía en forma equitativa entre los 25 cuidadores.

En cuanto a beneficios laborales, los cuidadores marítimos

gozaban de todos aquellos que favorecían al sector marítimo, como horas extras con recargo del 100%, recargo por lluvia del 25%, recargo por trabajo en ambiente tóxico o con movimiento de elementos explosivos.

El trabajo de los cuidadores marítimos se mantuvo invariable hasta el día 25 de septiembre del año 1981, cuando se promulga la ley N°18.032. Sin lugar a dudas, el oficio de cuidador marítimo antes de la aplicación de dicha ley, generó buenos réditos a los trabajadores, ya que el trabajo era continuo, por el hecho de que casi todos los días atracaban naves en el puerto. Pese a las vanas promesas de continuidad de trabajo, la mayoría de los cuidadores marítimos quedó cesante. Sólo unos pocos lograron obtener en forma estable un empleo en alguna compañía naviera. Otros, pasaron a la ya menoscabada condición de "pincheros", esperando alguna escasa oportunidad en las nuevas empresas de estiba y desestiba o bolsas de trabajo creadas por algunas compañías navieras, oportunidades que poco a poco fueron desapareciendo, luego de la dictación de la "ley maldita", denominada así por los trabajadores.

Los Empleados de Agencias Navieras.

Funciones de una Agencia Naviera.

Una Compañía o Agencia Naviera es aquella entidad encargada de agenciar, programar y realizar el trabajo de una nave que llega a un puerto, en representación de los

dueños o armadores de ésta. También esta denominación se refiere a la planificación de las operaciones a bordo de la nave, como ejemplo la faena de estiba, desestiba, tramitación de la documentación, mantención, bodegaje, contratación de personal, maquinarias y otros relacionados con su trabajo.

Algunas de las primeras agencias navieras y marítimas de carga y descarga de naves que paulatinamente comenzaron a instalarse en el puerto de San Antonio una vez que éste entró en operación fueron la Fontaine y Salvo, la Compañía Minera e Industrial de Chile , Empremar, la Braden Copper Company, Chadwick Herrera, Somarco, Pacific Steam Navigation Co., Compañía Carbonífera y Fundación Schwager, Gianoli Moustakis, Grace y Cía., Williamson Balfour, Kenrick y Cía., Compañía Porteña de Vapores, Martínez Pereira y Cía. S.A., y Compañía de Transportes Marítimos .

A modo de comprensión para el lector común, haremos una básica reseña de cómo funcionaba el proceso de costos de operación de una nave cualquiera, que realizaba sus operaciones en un puerto chileno, hasta antes de la década 1970:

Los armadores o dueños de las naves, cobraban por el flete de las mercancías ya fuera por su peso o volumen a los exportadores, importadores o particulares que utilizaran sus servicios. Los gastos de la estiba o desestiba de las naves se cargaban a los armadores a o sus representantes que eran las compañías navieras, según las condiciones de contrato

de los fletes. Un agente o representante de una compañía naviera realizaba los cálculos de estos costos tomando en consideración los tarifados específicos de un puerto, los costos de muellaje, cantidad de tonelaje a movilizar, cantidad de personal y tiempo requerido para realizar el trabajo operacional. Una vez realizados estos, se comunicaba al armador, generalmente con asiento en el extranjero, quien una vez aprobados estos cálculos, autorizaba el retiro de las remesas requeridas para financiar estos costos. Estas remesas llegadas desde el exterior, eran depositadas en el caso de Chile en distintos bancos. En San Antonio, antiguamente operaban a través del Banco Italiano, posteriormente a través del Banco de Chile y el Banco del Estado. La mayor parte de las agencias tenían sus matrices en Valparaíso, quienes se entendían con los armadores para el envío de estas remesas a San Antonio. A los bancos, acudía el empleado de la compañía a realizar los giros correspondientes, los cuales eran entregados por cheque emitido en moneda chilena.

Como ya lo señalamos en capítulos anteriores, la Cámara Marítima representaba a las compañías navieras ante los trabajadores marítimos. Existían tarifados especiales acordados entre ambos, para pagar los servicios prestados por cada uno de estos trabajadores organizados, según la especialidad que desempeñasen. En el caso de la estiba o desestiba a bordo ejercida por los estibadores, a toda la mercancía que se embarcaba o desembarcaba, se aplicaba un tarifado diferente según sus tipos de embalajes o las dificultades que se producían en su movilización dentro de la nave. Más adelante, se introdujeron los sistemas de unitización de las cargas, como por ejemplo el pallet y el

contenedor metálico que agilizaron las faenas. A lo anterior, se sumaban recargos especiales por distancia, altura de estiba, carga nociva, aumentos de cuadrilla, bonos por alimentación, trabajo en domingos y festivos.

Funciones de los Empleados de agencias navieras.

Dentro de las funciones que cumplían los empleados administrativos, estaban los cargos ejecutivos de las empresas, que por ser labores específicas relacionadas con la dirección y administración, comprendían las tareas gerenciales, de apoderados, agentes y administradores, siendo incompatible su pertenencia a las organizaciones sindicales de los trabajadores del ramo. Estas funciones se dividían en empleados administrativos y especializados, estos últimos realizaban labores secundarias como por ejemplo la de conductores, mecánicos y electricistas para las empresas de la actividad**.**

Los empleados administrativos realizaban las funciones comprendidas dentro de la denominación genérica interna de cada empresa y que son:

- *Secretaria.*

  Quien realizaba las labores propias de su nombre.

- *Tráfico.*

  Consistente en la planificación de escalas e itinerarios de las naves.

- *Fletes.*

  Referente a la contratación de los mismos, sus cálculos, confección de órdenes de embarque, manifiestos y la respectiva facturación.

- *Bahía.*

  Recepción de manifiestos navieros, extractar del plano de estiba lo correspondiente al puerto y confeccionar la planificación de carga y descarga, confeccionar las solicitudes para requerir a las autoridades (Gobernación Marítima, Aduana, Servicios Agrícolas, Servicio Nacional de Salud y Policía Internacional)

- *Servicios a la nave.*

  Solicitar práctico, remolcadores, lanchas para transporte del práctico y de apoyo en labores de atraque o desatraque de naves, declaraciones de rancho, de efectos personales, de cargas peligrosas, atención de tripulantes enfermos y pedimentos.

- *Reclamos.*

  Recibir y atender los reclamos por faltas o mermas de mercadería y tramitación de documentos ante los tribunales aduaneros.

- *Vistos buenos.*

  Otorgamiento de los mismos a quien corresponda para el retiro de las mercaderías llegadas al puerto.

- *Contabilidad.*

  Labores propias de su nombre.

- *Leyes sociales.*

  Confección de planillas y pago de jornales o sueldos de todos el personal de trabajadores marítimos y particulares que trabajan para la empresa, confección y pago de imposiciones a los organismos previsionales. Atender aplicación de convenios, contratación, feriados y permisos del personal de cada empresa.

- *Liquidación de naves.*

  Control de costos, estadísticas y cobro de desembolsos.

Debido a la gran cantidad de copias de documentos utilizados en la gestión administrativa de estas empresas y dado que en la época no existían las actuales fotocopiadoras, para realizar copias se trabajaba con un material llamado "ditto". Este último, consistía en un gran pliego gelatinoso que se trabajaba con una esponja y agua para humedecerlo. A este "ditto", se le fijaba el documento original, el cual se "tipeaba" con una cinta entintada especial que dejaba los caracteres grabados en el papel, para después copiarlos sobre el "ditto" a fin de obtener más copias del mismo. Todo este trabajo era manual y se debía efectuar con rapidez, para la entrega de los distintos documentos antes del zarpe de la nave.

Otra labor realizada por los empleados de agencias navieras consistía en encargarse de las bodegas que cada compañía tenía para recibir los productos de embarque, por lo general distintos tipos de mercancía surtida y gráneles. Estos empleados, debían encargarse de la supervisión de los trabajadores que realizaban por ejemplo la estiba de sacos y las marcas con el nombre del exportador. Estos sacos, en un comienzo eran confeccionados con arpillera y podían pesar hasta cien kilos. También, existían ensacadores eventuales que trabajaban a trato en el ensacado de la carga a granel, quienes como verdaderos enjambres colmaban las bodegas de las compañías.

Quizás, una de las funciones con mayor tensión dentro de las agencias navieras, era la del liquidador de jornales más conocido con el nombre de "planillero", quien se encargaba de realizar las liquidaciones para el pago de los jornales de los

trabajadores marítimos, según la información que entregaba el jefe de bahía. Como el trabajo en el puerto era intenso, diariamente una cantidad importante de trabajadores colmaban las oficinas de las agencias para cobrar el pago del turno trabajado el día anterior, condición que los trabajadores establecían por convenio. Además, el "planillero" debía realizar las liquidaciones de pago de todo el personal de la compañía naviera y del personal eventual que trabajaba en las bodegas.

La labor del liquidador era ardua, engorrosa y sometida a una constante presión, donde el tiempo era escaso y muchas veces repercutía en que este debía trabajar en largas jornadas de trasnoche. Ocurrían casos en que una compañía agenciaba durante la misma jornada, tres o cuatro naves realizando faenas. Algunas permanecían en el puerto hasta quince días, donde algunas veces una sola persona debía realizar la liquidación de los jornales.

El liquidador debía conocer hasta el mínimo detalle, todos los convenios y reglamentaciones acordados entre los trabajadores marítimos y la Cámara Marítima que representaba a las compañías, a pesar que toda esta información venía indicada en los reportes que entregaba el jefe de cubierta encargado de las faenas. En estas condiciones, el liquidador confeccionaba en una máquina de escribir especial, unas planillas de gran tamaño que llamaban "sábanas", que incluían los listados con los nombres de los trabajadores separados por cuadrilla en el caso de los estibadores. En estas, se debía especificar la aplicación de los correspondientes tarifados por tipos de mercancía entre los cientos de tipos de bultos que existían

y los tonelajes movilizados. Además, debían incluir los recargos específicos, horas extras, bonos de alimentación, descuentos legales, previsionales, cargas familiares o retenciones judiciales.

Como esta labor se realizaba de forma manual, para hacer las diferentes operaciones de cálculos matemáticos, se utilizaban antiguas máquinas de molinillo que llegaban a despedir chispas después de horas de dar vuelta a la manivela que la hacía funcionar. Una vez hechos los cálculos y terminadas las planillas, se colocaba el dinero en los respectivos sobres, para que los trabajadores los retirasen algunas horas después. Como los trabajadores marítimos sabían al detalle los cálculos de cuanto jornal iban a recibir, eran inevitables los reclamos por parte de estos cuando se producía algún error. Muchos "planilleros" producto de la tensión se enfermaban, lo que incomodaba a las jefaturas, ya que debían recurrir a improvisados reemplazos sin experiencia, cuyos repetitivos errores generaban duras discusiones con los trabajadores.

Años después, la aparición de los contenedores facilitó la labor de los liquidadores, pues comenzó la aplicación de un solo tarifado. Esta situación, que no agradó a los obreros también produjo disconformidad en otros puertos del mundo. Sin embargo y dada la presión ejercida por el sector marítimo, los tarifados por bultos se continuaron aplicando hasta el término del antiguo sistema de trabajo en el año 1981.

Formación del sindicato.

Su nombre específico fue Sindicato de Empleados Particulares, Navieros y Terrestres de San Antonio.

Hasta comienzos de la de década de 1950, los empleados particulares, tenían mejores remuneraciones con respecto a los empleados fiscales dependientes del Estado de Chile. Algunos de los empleados particulares de las agencias navieras, tuvieron la oportunidad de ingresar a algún servicio público. Sin embargo, muchos no aceptaron, aduciendo como razón que sus gananciales eran superiores al trabajar en el ámbito privado. Pocos años después, las remuneraciones del sector público dentro de los puertos mejoraron, como también la reglamentación laboral por la que comenzaron a regirse, específicamente el Estatuto Administrativo, cuerpo legal que les aseguraba una sólida estabilidad laboral. Por otro lado, las gestiones realizadas por los dirigentes del sector portuario obrero a partir de 1956, contribuyeron al logro de significativas conquistas en el aspecto remunerativo.

A la par con las mejoras salariales en el sector público, la situación de los empleados particulares de las agencias navieras iba desmejorando en relación a décadas anteriores. Su estabilidad laboral en el sector no era de las mejores, ya que mantener el puesto de trabajo, dependía generalmente de las necesidades de la empresa, que eran variables. Un despido, era producto de la determinación personal de un agente, ante lo cual un empleado no tenía derecho a apelación. A muchos empleados se les pagaba en base a un

sueldo denominado "sueldo vital". No todas las compañías pagaban a sus empleados de igual manera, mientras las más grandes pagaban gratificaciones, otras no lo hacían. En caso de trabajo en horas extras, se les fijaba en algunos casos, un bono por un número determinado de horas al mes. Esto significaba que el empleado debía rendir más allá de sus posibilidades normales, sobrepasando las horas previamente establecidas, cumpliendo jornadas de trasnoche y sometidos a una constante presión. Mientras los obreros marítimos, sólidamente organizados, ganaban en un turno lo que a ellos les significaba diez o quince días de trabajo. Debían conformarse con un sueldo único, que se pagaba con un adelanto de quince días. En el ámbito salarial, llegaron a ser los más postergados dentro del sector marítimo. Esta situación afectaba a todo el personal de rango menor dentro de las compañías navieras, como por ejemplo los liquidadores de jornales, encargados de bodegas y empleados administrativos de otras dependencias. No contaban tampoco con el apoyo de las jefaturas en ningún aspecto. Sus sueldos salían de las arcas de la compañía, los cuales no se cargaban al armador de la nave, por tanto uno de los objetivos de los agentes era disminuir al máximo los costos administrativos de una agencia.

Todos los hechos descritos más arriba motivaron la urgente necesidad de los trabajadores por agruparse en una organización que incluyera a los empleados de todas las compañías navieras, para apelar por sus legítimos derechos. En un principio y debido al temor a represalias, no eran muchos los que se atrevían a asumir funciones de liderazgo en cada una de las compañías. Pese a esto, la idea

de organizarse cobró igual fuerza. Para concretar aquello, comenzaron a idear una estrategia con el fin de reunir a todos los empleados en una sola organización sindical, misión que se tornaba compleja debido a que no existía una ley clara que permitiera tal determinación. Además, cada agencia naviera no contaba con la cantidad estipulada de 25 trabajadores para conformar un sindicato. Distinto al caso del puerto de Valparaíso, donde los trabajadores de algunas compañías navieras como Ultramar, Broom o Pacific Steam tenían sus propios sindicatos ya conformados, ya que cada una contaba con la cantidad necesaria de asociados.

Una luz de esperanza surgió en el año 1965, mediante la promulgación de una ley que permitía la conformación de sindicatos interempresas, mientras gobernaba el país don Eduardo Frei Montalva. Los trabajadores, una vez informados de los alcances de dicha ley, comenzaron a reunirse en horarios fuera de trabajo para analizar los trámites a seguir para la formación del sindicato que en ese tiempo, eran de largo aliento. Para evitar esta situación, idearon una estrategia para realizar la reforma de los estatutos del antiguo sindicato de empleados particulares, conformado por trabajadores de las tiendas comerciales en San Antonio por la década de 1930, el cual estaba inactivo. Para tal efecto, contaron con la asesoría del novel abogado Juan Opazo P., quien llevó a cabo la reforma de los estatutos. Uno de los temas prioritarios de la reforma antes mencionada, fue el resguardar la estabilidad laboral de los empleados sindicalizados. Para asegurar el logro de tal aspiración, recurrieron al apoyo de las poderosas organizaciones de trabajadores marítimos, agrupadas dentro del Consejo Local Marítimo, más específicamente del

Sindicato de Estibadores, que era la organización matriz de aquel sector. Al interior de esta organización tuvieron una buena acogida por parte de su presidente don Samuel Núñez G., donde éste último les ofreció su apoyo incondicional, prometiéndoles que contarían con las mismas garantías de apoyo que el resto del sector incluyendo el derecho a huelga. Obtenido este respaldo mayoritario, tuvieron la entereza para comenzar a poner en práctica la petición sus legítimos derechos. Para ello, nombraron como su primer presidente a don René Agustín Segovia, antiguo empleado de la agencia Kenrick y Cía., considerado como la persona idónea y responsable en ese momento, para ejercer el cargo.

En el año 1966, algunos meses después de formado su sindicato, el directorio determina como primera medida la de presentar ante sus empleadores su primer pliego de peticiones, el cual no estuvo exento de conflictos. En aquella gestión, participaron dirigentes de distintas compañías como Carlos Toro A., Anselmo Montalbán A., Ramón Zamora C., Gabriel Melelli N., Bernardino Carreño R. y Maximiliano Barra B. El documento con las demandas de los trabajadores del sindicato fueron expuestas ante los representantes de algunas compañías navieras de la época y empleadoras de sus asociados como Malterías Unidas, Agencias Universales, Grace y Cía., Williamson Balfour , Fontaine y Salvo, Alejandro Soria , Carlos Ortega Hernández, Kenrick y Cía., Somarco Ltda., Socopor, Sudamericana Agencias Marítimas S.A., y Martínez Pereira. Al igual que todas las organizaciones marítimas, continuaron presentando estos pliegos de peticiones todos los años a finales del mes de diciembre.

En el año 1968, se crea la Federación Nacional de Empleados de Agencias Navieras (Fenach) con sede en Valparaíso. Esta entidad, informada de los logros obtenidos por el sindicato de San Antonio, contactó a sus dirigentes, quienes de inmediato se incorporaron a ella. Esta federación agrupaba a los sindicatos bases de los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano, Punta Arenas y también del área de Santiago. En el año 1971, Anselmo Montalbán, en representación del Sindicato de San Antonio, ocupó dentro de esta federación el cargo de secretario. Además, en los primeros meses del año 1973 llegó a ejercer el cargo de presidente. Don Carlos Toro, otro destacado dirigente sanantonino, fue tesorero de esta federación y delegado ante la Confederación Marítima de Chile (Comach).

Entre algunos logros obtenidos por el sindicato está la aplicación de horario fijo de trabajo en ocho horas, un bono de alimentación por trabajos fuera del horario normal, reajustes periódicos de sueldos y la contratación de más personal cuando las necesidades del trabajo lo requirieran. Obtuvieron también un aporte por parte de las empresas del 1% sobre la sumatoria total de los sueldos mensuales de sus empleados, para incrementar los fondos de su sindicato y realizar actividades de recreación, obtener permisos sindicales y horarios similares a los del resto del sector marítimo y portuario para realizar sus reuniones con paralización de faenas. Además, lograron el pago mínimo de tres gratificaciones anuales. La primera, se pagaba en marzo por motivo del inicio del año escolar, la segunda en el mes de septiembre y la última en diciembre.

El 29 de Enero de 1971 se promulga la ley N°17.408 del Ministerio de Trabajo y Previsión Social en base a gestiones realizadas por la Federación Nacional, en las cuales jugó un rol importante el Sindicato de San Antonio. En aquella ley se logra incorporar en el artículo N°5, la otorgación del carné profesional para el desempeño de las funciones específicas de los trabajadores. Este artículo, incluía a empleados de otras reparticiones aparte de las oficinas navieras, como los trabajadores fluviales, los de las empresas pesqueras y los de la cámara marítima. Con la puesta en práctica de esta ley, los sindicatos del rubro consiguieron establecer la propiedad legal de sus funciones laborales y la estabilidad en el trabajo, como fue el caso de los trabajadores marítimos a través de sus leyes y la matricula otorgada por la autoridad marítima.

Quedó establecido legalmente que las labores del empleado naviero sólo las podrían ejercer aquellas personas que tuvieran posesión del carné profesional, habilidades que se aprendían solo mediante la práctica, ya que no existían centros de formación para su enseñanza. La Federación Nacional de Empleados Navieros, tenía contemplada la creación de una escuela para ese efecto.

El sindicato, con el apoyo de esta ley y del Consejo Local Marítimo fue el único en el país que obtuvo oficialmente de la Cámara Marítima, el reconocimiento de la propiedad de sus funciones, hecho que quedó establecido en actas, aún sin estar aprobado el reglamento respectivo. Para obtener este documento, la federación debía redactar el reglamento específico de sus funciones laborales conforme a dicha

ley, razón por la cual los dirigentes de la federación, en colaboración con la Dirección del Trabajo, comenzaron a trabajar para lograr este propósito. En aquella instancia, tuvo destacada participación el funcionario de esta repartición don Gilberto Lucero, quien a posterior fue designado jefe de la Inspección Provincial del Trabajo en San Antonio. Dicho reglamento, fue presentado ante la Contraloría General de la República en el mes de julio de 1973, quien lo rechazó por objeciones en algunos de sus artículos. En respuesta, la dirigencia de San Antonio preparó una apelación, la cual pretendían presentar en el mes de septiembre de dicho año. Sin embargo, esta gestión se vio frustrada a raíz de la intervención militar del día 11 de aquel mes, hecho que dio por terminada todas las actividades del sindicato, luego de siete años de existencia, situación que también ocurrió con las actividades sindicales de la federación. La mayor parte de sus asociados en San Antonio se dispersaron, pasando a incorporarse a los sindicatos bases de las compañías navieras en las cuales trabajaban, cuyas sedes centrales funcionaban en Valparaíso, los restantes quedaron sin respaldo sindical.

El Quiebre Organizacional.

Los Mártires Estibadores.

Hasta antes de la intervención militar del 11 de septiembre de 1973, los trabajadores marítimos de San Antonio, demostraron ser altamente organizados, lo que les permitió lograr compensaciones en cuanto a trato laboral, seguridad dentro de la faena y remuneraciones, logros obtenidos por el tesón y vocación de servicio de sus dirigentes. Estos

hechos que grafican una etapa feliz en la vida laboral de los marítimos, tuvieron su trágica culminación el 22 de septiembre de 1973, con el cruel asesinato de cuatro de sus más destacados dirigentes, nos referimos a Samuel Núñez González, Armando Jiménez Machuca, Héctor Rojo Alfaro y Guillermo Álvarez Cañas, a pesar que estos mártires no fueron opositores a la dictadura.

El día 11 de septiembre de 1973, siendo las 11.30 hrs, el Consejo Local Marítimo citó a los trabajadores a una reunión con sus dirigentes, la cual fue realizada en la sede de Cuidadores Marítimos del sector Puertecito. En aquella instancia, se planteó el cómo se iba a enfrentar esta dramática situación, donde prevaleció el mantener salvaguardadas las conquistas y los convenios que estos trabajadores habían mantenido con la parte patronal, o sea las compañías navieras. En palabras de los dirigentes, debían continuar trabajando con la misma normalidad, tal como lo habían hecho siempre y cuidando que estos acuerdos se respetaran. Aquel mismo día, horas después de instalado el gobierno militar y mediante emisión radial, se pronunció a través del bando quinto, que el nuevo gobierno que se hacía cargo de la conducción del país, instaba a los trabajadores del país a estar tranquilos, porque se respetarían todas sus derechos legítimamente obtenidos. ¿Pero, qué ocurrió el 22 de septiembre de ese año? Aquel día, la empresa de desestiba Enseport, había programado una faena de descarga de trigo a granel desde la nave "Borraz" atracada al sitio 1 del Molo sur. Dicha descarga se realizaría con la Planta Mecanizada para gráneles sólidos. Según los convenios establecidos, se estipulaba que para este trabajo se

debían solicitar 20 estibadores, incluidos el portalonero, un delegado y el capataz, condición establecida para salvaguardar en parte la fuente laboral. Enseport, haciendo caso omiso de esta normativa, sólo se limitó a pedir tres portaloneros, uno por cada bodega desde donde se realizaría la descarga, condición que los dirigentes encargados de la citación no aceptaron. Ante esta negativa, el representante de la compañía que hizo la solicitud de personal, dio cuenta de la situación al agente de la empresa descargadora. Es preciso señalar, que el Sindicato de Estibadores solamente se limitó a no aceptar que se rebajara el personal acordado para tales condiciones de trabajo, dejando en claro ante la compañía, que no se trataba de un boicot o algo similar. Enseport no lo consideró así, interpretando esta negativa como un desacato a la autoridad. Por lo que es razonable suponer, que funcionarios de esta misma agencia informaron la ocurrencia de esta situación a la autoridad marítima, hecho que posteriormente llegó a oídos de la autoridad militar representada en ese momento por Manuel Contreras Sepúlveda, Comandante de la Escuela de Ingenieros Militares en Tejas Verdes, quien además ostentaba el cargo de Jefe de Zona en Estado de Sitio de la Provincia de San Antonio. Esto último, explica que patrullas militares, acompañadas por el periodista informante Roberto Araya Silva, nombrado por la autoridad militar como corresponsal de guerra, llegaran a los domicilios de los cuatro principales dirigentes de estibadores marítimos, para comunicarles que estaban citados a una reunión en el regimiento de Tejas Verdes, solicitud que los dirigentes acataron sin oponer objeción. Transcurrió la noche de aquel día y los dirigentes citados no volvieron a sus hogares, lo que naturalmente causó la preocupación de los familiares y

personas más cercanas, los cuales debido a la contingencia del momento, imaginaron que estaban detenidos, mientras se aclaraba la situación suscitada por aquel impasse laboral. Antes de las 08:00 hrs del día siguiente, se reúne toda la asamblea de estibadores en la sala de su sede sindical de Puertecito, para dar cuenta de la situación de los dirigentes detenidos, para luego continuar con la habitual nombrada para el trabajo en las naves. Transcurridos algunos minutos de la sesión, irrumpe en la sala el Gobernador Marítimo de aquel entonces, el oficial de la marina Luis Zapata, quien tenía bastante cercanía con los sindicatos marítimos. El oficial, es acompañado de dos uniformados fuertemente armados, en tanto que los otros componentes de la patrulla que le acompañaban, aguardaban afuera. Sin mediar ningún protocolo, el oficial Zapata cruza la sala ante la intranquilidad de los presentes. Se ubica en el pequeño proscenio de la sala y se dirige a los presentes en un tono rudo, manifestando que los dirigentes retenidos en el regimiento de Tejas Verdes se encontraban sin novedad, mientras se aclaraba la situación acaecida. Después, agrega que los trabajadores deberían continuar sus labores normalmente, advirtiendo que si alguno era sorprendido realizando acciones de "sabotaje" dentro de las faenas marítimas o en contra del gobierno recién instalado, de inmediato la reacción iba a recaer en contra de los dirigentes retenidos. Zapata amedrentó de tal manera a los trabajadores, enfatizando que tal acción de "sabotaje", sería castigada trayendo a los dirigentes desde Tejas Verdes, para ser fusilados de espaldas a los eucaliptus del talud de la calle 21 de Mayo. Sobresaltados por la dureza del discurso, algunos de los presentes no pudiendo contenerse, salieron de la reunión al borde de las lágrimas, mientras en la sala

reinaba un profundo silencio. Cuando el uniformado se retiró del recinto junto a su escolta armada y ya recuperados de la tensión de aquel instante, alguien en la sala, con un tono de alivio exclamó: ¡Menos mal que están vivos! Por desgracia, tal alivio duró muy poco, ya que antes del mediodía del 23 de septiembre, ya se rumoreaba que los dirigentes habían sido ultimados. Cerca de la hora antes señalada, llegaron cuatro féretros sellados. Más tarde y en un estado de desolación absoluta arribaron los familiares de las víctimas a retirar sus cuerpos. Sin embargo, no se les permitió realizar las debidas honras fúnebres, siendo los féretros de inmediato llevados al cementerio Parroquial de San Antonio para su sepultación dentro del plazo de una hora. A la única familia que se le permitió ingresar el féretro de su ser querido por un par de minutos al interior de su hogar, fue a la de Armando Jiménez M. Su hijo Andrés, siendo en aquella época un niño, recuerda que sólo podía verse el rostro de su padre cubierto a medias con un paño blanco, prohibiendo estrictamente a la familia abrir el féretro. Esta señal, denotó la clara intención de ocultar las huellas de las crueles torturas a las que había sido sometido don Armando junto a los otros tres dirigentes.

La burda mentira de que habían sido ametrallados por intentar escapar del camión que los llevaría a un supuesto campo de detención en la localidad de Bucalemu, se hace pública en los medios de difusión de aquel tiempo, en medio de la represión y el temor de toda la población civil del país. Hasta el día de hoy, no se ha sabido del todo cómo y en qué momento de aquel día, se suscitaron los hechos específicos que culminaron con estos asesinatos. Incluso, se especula que por la tenacidad y fuerza de argumentación

que demostraron los dirigentes mientras eran interrogados, provocaron la ira de sus captores, recibiendo como respuesta las brutales torturas. Seguramente sus cuerpos quedaron con tal grado de magulladuras y vejaciones, que se hacía impresentable y no conveniente para sus torturadores, el que volvieran en tales condiciones a sus hogares. Más aún si se trataba de dirigentes conocidos y respetados, incluso fuera del país. Por tal motivo, se inventó la falsa historia de la fuga y posterior ametrallamiento.



Memorial en recuerdo de los estibadores mártires, en frontis de su sede sindical.

Luego de este trágico hecho, la autoridad militar monta

una falsa parafernalia en torno a éste, alimentada por la idea de una supuesta subversión o acciones de rechazo organizado por parte de los trabajadores o de la comunidad hacia el gobierno militar. Incluso, se arguyó sin pruebas que lo demostrasen, que en la población Villa Italia, lugar de residencia de los mártires, se escondían armas, lo que explica que durante meses después de ocurrido el hecho, este sector fuera patrullado y vigilado por vehículos militares. Era común para los vecinos de aquella época, escuchar a distintas horas de la noche el particular ronroneo de los motores durante los patrullajes, que terminaban cuando estos se estacionaban hasta el amanecer, en la ex –cancha de fútbol del club deportivo existente en la población. También, se produjeron allanamientos en algunas viviendas, donde uno de los hogares afectados fue el del ex estibador José Castillo, cuya familia fue sacada del lugar a altas horas de la madrugada, su casa fue saqueada por los efectivos militares, obligándolos a sacar libros y material literario que fue quemado en la misma calle. Por fortuna, el jefe de familia se salvó de un aciago destino, abandonando a posterior el país. Estos hechos, dejaron una marca imborrable en la memoria de estos vecinos.

Vuelto el país a la democracia en 1990, se creó la Comisión Nacional de Verdad y Reconciliación, a quienes a través de su Informe Rettig, les correspondió describir en parte lo ocurrido en aquel 23 de septiembre de 1973, quedando para la historia el único testimonio escrito de aquel doloroso hecho, que expresa lo siguiente:

"El día 22 de septiembre de 1973, fueron ejecutados por personal del Ejército, en el sector Atalaya, en el camino entre San Antonio y Bucalemu:

RAÚL ENRIQUE BACCIARINI ZORRILLA, 49 años, Secretario Regional del Partido Socialista de San Antonio.

HÉCTOR ROJO ALFARO, 43 años, dirigente nacional del Sindicato de Estibadores, Secretario de la COMACH y de la Federación Internacional del Transporte, militante del Partido Comunista.

SAMUEL NUÑEZ GONZÁLEZ, 49 años, dirigente de los Estibadores de San Antonio y militante del Partido Socialista.

ARMANDO JIMÉNEZ MACHUCA, 38 años, Director del Sindicato de Estibadores y militante del Partido Socialista.

GUILLERMO ÁLVAREZ CAÑAS, 49 años, Presidente del Sindicato de Estibadores de San Antonio, militante del Partido Demócrata Cristiano.

FIDEL ALFONSO BRAVO ÁLVAREZ, 22 años, obrero, militante del Partido Socialista.

Según la versión oficial emitida por el Jefe de Zona en Estado de Sitio de la Provincia de San Antonio y Comandante de la Escuela de Ingenieros Militares "Tejas Verdes", contenida en el Bando Nº 26, los detenidos: "eran trasladados desde San Antonio al campo de

prisioneros de Bucalemu y a raíz de una falla mecánica del vehículo que los transportaba, trataron de escapar, siendo reducidos por armas de la patrulla que los custodiaba". Agregaba dicha versión oficial que las víctimas, a quienes se sindicó como extremistas, eran llevadas a Bucalemu dada su alta peligrosidad, y que en el caso de los cuatro dirigentes de estibadores, se dijo que habían tratado de paralizar el puerto de San Antonio, incitando al resto de los trabajadores a no cumplir las órdenes del administrador del puerto, que actuaba en cumplimiento de disposiciones de la jefatura de Zona de Estado de Sitio.

Analizados los antecedentes recogidos, la Comisión rechaza la versión oficial, atendidas las siguientes circunstancias:

Resulta inverosímil que todos los afectados sin excepción hayan debido ser muertos para evitar su presunto intento de fuga, si se considera que iban desarmados y bajo fuerte vigilancia militar. No hay constancia de que en septiembre de 1973 existiera un campo de detenidos en Bucalemu, por lo que la ruta seguida por la patrulla no resulta justificada. Raúl Bacciarini Zorrilla se encontraba en deplorables condiciones físicas, existiendo múltiples testimonios verosímiles de que tenía ambas rodillas rotas, lo que le impedía trasladarse por sí solo. Por su parte, Álvarez Cañas había sido sometido a una cirugía mayor a la próstata una semana antes del suceso de su detención y estaba muy delicado de salud, por lo que también resulta poco probable que estuviera en condiciones de tratar de escapar.

Los cuerpos de las seis víctimas llegaron a la morgue casi destrozados por heridas de arma blanca; los impactos de bala que presentaban habían sido hechos post mortem y con los cuerpos de las víctimas en el suelo. Los protocolos de autopsia no pudieron ser encontrados. La persona que fue

testigo del estado de los cuerpos fue detenida y llevada al Campamento Nº 2 de Tejas Verdes.

Los certificados de defunción señalan como lugar de la muerte el fundo Atalaya, camino Navidad, San Antonio. En ese mismo lugar, se fusiló el día 18 de noviembre a Jorge Cornejo Carvajal y Patricio del Carmen Rojas González, según consta en los certificados de defunción de ambas víctimas. La inexistencia de investigación judicial o interna del arma involucrada, respecto de los hechos. Por tanto a esta Comisión le asiste la convicción que Raúl Bacciarini, Héctor Rojo, Samuel Núñez, Armando Jiménez, Guillermo Álvarez y Fidel Bravo fueron ejecutados al margen de todo proceso, por agentes del Estado que violaron sus derechos humanos.

Informe Rettig

El día 13 de Junio de 2008, se publica en el diario "La Nación", una de las tantas sentencias en contra del entonces Jefe de Zona en Estado de Sitio, Manuel Contreras Sepúlveda cuyo texto es el siguiente:

"Dictan nueva condena contra "Mamo" Contreras".

El ministro de fuero de la Corte de Apelaciones de Santiago Joaquín Billard Acuña dictó sentencia en la causa conocida como "Armando Jiménez" y condenó a quince años de presidio al ex jefe de la Dirección de Inteligencia Nacional, (DINA) general (R) Manuel Contreras, y a doce años al ex fiscal militar de San Antonio David Miranda Monardes.

Tras su investigación, Billard resolvió que ambos eran coautores del delito de homicidio calificado de seis dirigentes sindicales portuarios de San Antonio, ocurrido el 21 de septiembre de 1973 en ese puerto.

Ese día, efectivos militares de la Escuela de Ingenieros de Tejas Verdes detuvieron en el sindicato de estibadores de San Antonio y en algunos domicilios de la ciudad, a los dirigentes portuarios Armando Jiménez Machuca, Samuel Núñez González, Guillermo Álvarez Cañas, Héctor Rojo Alfaro, Raúl Bacciarini y Fidel Bravo Álvarez.

Sin embargo, más tarde todo el pueblo se conmovió al enterarse que los seis sindicalistas habían sido ejecutados.

Según un bando militar emitido poco después que la muerte de los dirigentes se produjo porque al ser trasladados en un camión militar desde el regimiento de Tejas Verdes a otro lugar cerca de Bucalemu, intentaron escaparse por lo que se les aplicó la ley de fuga.

No obstante, la investigación determinó que los dirigentes fueron obligados a bajar del camión y los acribillaron.

A la fecha Contreras tenía el grado de teniente coronel y era el jefe de la zona militar de San Antonio, mientras que Miranda había sido designado fiscal militar.

Contreras se encuentra recluido en el Penal Cordillera en Peñalolén cumpliendo condena por el crimen del sastre Miguel Ángel San Martín, y varias otras sentencias que se han dictado en su contra.

El ministro Billard no aplicó ni la amnistía ni la prescripción por el paso del tiempo, considerando que se trata de delitos de lesa humanidad.

Considerando los incuestionables antecedentes del Informe Rettig y la posterior condena dictada por el ministro Billard, es necesario reconocer que este hecho no tuvo ninguna implicancia política ni partidista. La ejecución de estos dirigentes fue vista por los trabajadores portuarios como una verdadera afrenta contra la defensa de sus logros y conquistas sindicales ganadas en democracia.

En algunos medios, se expresó que estas ejecuciones se utilizaron como una manera para infundir temor al resto de los trabajadores de Chile, ya que una de las preocupaciones de la dictadura de Augusto Pinochet era la animadversión del movimiento sindical. Por tal motivo, había que descabezar a las organizaciones y para ello se comenzaba con los dirigentes.

La Ley N°18.032.

La normativa legal del sector laboral privado y del sector de trabajadores marítimos, estaba constituida por una serie de leyes, decretos supremos, reglamentos y resoluciones de la Autoridad Marítima más los Convenios Laborales Colectivos y Obligatorios de carácter nacional. Todas estas disposiciones y regulaciones fueron reformadas y derogadas casi en su totalidad por medio de la dictación de la Ley Nº 18.032 de 1981. Este cuerpo legal, vino a decretar la eliminación del

sistema sindical para el desarrollo del trabajo marítimo al interior de los puertos, puso término al sistema de matrículas y promovió la indemnización en más de US$50.000.000 a los trabajadores matriculados y suplentes, dinero que no se invirtió en su totalidad, ya que esta indemnización no se entregó a aquellos trabajadores que en ese momento se encontraban con licencia y reposo médico, a quienes por ley les correspondían recibirla. La nueva ley, también decretó la libertad de contratación del sistema laboral a los empresarios y dio por terminados todos los convenios colectivos y las restricciones al uso de la mano de obra en los puertos, lo que se tradujo en la libertad laboral del sector privado, constituido por las empresas navieras. Este hecho propició las negociaciones directas entre las empresas y los puertos, además de permitir la operación de las empresas de estiba desde el fondo de las bodegas de las naves, hasta el lugar de entrega de las mercancías y vice-versa, dándose por terminado el antiguo sistema de trabajo.

La caducación de las Matrículas.

La matrícula, como lo hemos expuesto en capítulos anteriores, era el documento que acreditaba a un trabajador del sector marítimo para desempeñar labores dentro del puerto. Este documento, tenía un carácter internacional, puesto que en todos los puertos de Chile y el mundo, era otorgado por las autoridades marítimas y del trabajo. En este sentido, el carácter internacional se explica porque la Federación de Estibadores de Chile (Femach), estaba adherida a la Federación Internacional del Trabajo Marítimo (ITF).

Esta matrícula, se otorgaba al trabajador previo examen médico que constataba que la persona cumplía con las condiciones física y mental para desempeñar el trabajo requerido. El documento, lo acreditaba como profesional del sector marítimo al cual perteneciese, llámense estibadores, marineros auxiliares, empleados de bahía, lancheros, embaladores, etc.

Cuando se aplica la Ley N°18.032, la cual caducó estas matrículas junto con la entrega de estas, impuso dentro de los puertos el sistema de libre competencia en la entrega de los distintos servicios, situación que afectó a todos los trabajadores marítimos del país.

La caducación no estuvo exenta de conflictos, ya que los trabajadores se organizaron y opusieron resistencia para entregar las matriculas, a tal extremo que exigieron una compensación económica para realizar esta entrega. Para llevar a efecto aquello, se hizo una calendarización en el tiempo, es decir, cuando los trabajadores iniciaron el movimiento de defensa de su fuente laboral el 25 de septiembre de 1981, fecha en que se promulga dicha ley, el sindicato de estibadores paralizó sus labores quedando la faenas del puerto interrumpidas por un tiempo.

El gobierno reaccionó manifestando que aquel trabajador de cualquier gremio o sindicato marítimo que entregara su matrícula, se hacía acreedor de $1.100.000, suma considerable para aquella época. Este ofrecimiento en dinero, comenzó a quebrantar poco a poco el movimiento de protesta. El primer

sindicato en ceder fue el de embaladores de Valparaíso. Pronto, se fueron sumando otros en distintos puertos de Chile, con lo que la huelga a nivel país comenzó a decaer.

Hubo dos casos emblemáticos, ya que los trabajadores de los puertos de la VIII Región y San Antonio, no entregaron su matrícula. A los primeros, les costó la relegación de varios dirigentes hacia el norte fronterizo del país. En San Antonio, el Sindicato de Estibadores continuó la huelga, a tal extremo de recibir amenazas del no pago de la compensación económica acordada. Sin embargo, la huelga continuó. El sindicato organizaba ollas comunes en el frontis de su sede, donde llegaban a almorzar acompañados incluso con toda su familia. Los días transcurrían sin mediar solución y la huelga se extendía por cinco semanas. El día 31 de octubre de 1981, se puso término a esta medida, para ello el sindicato puso dos condiciones: la primera, fue el retorno a sus hogares de los dirigentes relegados hacia el norte, la segunda, aceptar la compensación económica, pero bajo la condición de formar una comisión técnica para establecer caso por caso el monto que los estibadores de San Antonio iban a recibir. En resumen, el gobierno militar quebró el movimiento ofreciendo dinero a cambio.

Cuando los relegados volvieron a sus hogares, la Federación gestionó la formación de esta comisión, la cual realizó un cálculo promedio de los gananciales por cada estibador desde septiembre del año 1981 hasta marzo de 1982. Lamentablemente, esta comisión no cumplió con las expectativas de los trabajadores, ya que las sumas de dinero

propuestas por este organismo se alejaban de la realidad, por lo que muchos se vieron inmensamente perjudicados. Tal fue el caso de unos 25 trabajadores que en aquel período se encontraban con reposo médico, hecho que repercutió directamente en el monto de su compensación. Las cifras entregadas fluctuaron entre los $88.000 y los $800.000.

Es indudable, que a aquellos trabajadores de otros sindicatos que entregaron la matrícula forzadamente en los primeros días de anunciada la compensación, recibieron la cantidad de dinero que se les había prometido. De esta manera, el Sindicato de Estibadores junto con todo el sector marítimo, sufría su segundo quiebre organizacional, con la caducación de sus matrículas y la potestad de las nombradas de trabajo, luego que ocho años antes, fueran asesinados cuatro de sus dirigentes.

El Sector Portuario.

El sistema laboral portuario estaba estructurado por dos grupos de trabajadores diferentes, los Trabajadores Portuarios que eran trabajadores del Estado sujetos a normas y estatutos comunes en todas las reparticiones públicas, los cuales se organizaron en gremios según su especialidad y los Trabajadores Marítimos que ya hemos reseñado.

Los organismos creados por el Estado de Chile y que administraban los puertos, se encargaban de la contratación del personal para las faenas requeridas. Dichas labores eran la asignación de sitios de atraque de las naves, amarra y desamarra de las mismas, designación de lugares de depósito de las mercancías, operaciones de embarque o desembarque de la carga desde las naves, movilización de las mercancías en los muelles desde el costado de la nave y las bodegas o almacenes y vice versa, arrumaje, recepción y entrega de las mercancías dentro de los almacenes portuarios, mantención de la infraestructura y de las maquinarias de trabajo, para lo cual se utilizaba personal especializado y equipos propios.

Los primeros trabajadores Portuarios.

En el año 1918, casi la totalidad de las obras de construcción del puerto de San Antonio, iniciadas el 5 de mayo de 1912, estaban concluidas. Muchos de los trabajadores provenientes

del área rural y que realizaron labores en la construcción, así como también faenas en las canteras del cerro Panul, vieron en el sector portuario una nueva oportunidad de trabajo. A estos futuros trabajadores portuarios, se sumaron otros venidos de lugares, como Rapel, Navidad, Malvilla o Cartagena. Estos últimos, llegaban a San Antonio caminando por los cerros y luego descendiendo por el antiguo Camino Viejo del sector Bellavista, al noreste de la ciudad. Cuando el horario lo permitía, lo hacían por tren, el cual se desplazaba por el antiguo ramal existente entre Cartagena y San Antonio, instalado a partir del año 1922. Esta migración, originó un explosivo aumento en la población de la naciente ciudad, cuyo futuro se iba a forjar en torno a la actividad marítima y portuaria, motor determinante también de su desarrollo.

En los inicios de la actividad portuaria, tal como ocurrió con el sector marítimo, no existían gremios ni sindicatos. La gente que ingresó a trabajar al puerto, lo hizo de forma eventual, según la voluntad de funcionarios o capataces asignados para el efecto. Estos, eran nombrados por las autoridades del organismo estatal que se hizo cargo de las operaciones.

La administración y explotación de los puertos nacionales de uso público, construidos con fondos fiscales, estuvo desde un comienzo a cargo del Servicio de Aduanas. Sin embargo, la Ordenanza de Aduanas, la cual le asignaba esta responsabilidad, no manifestaba un pronunciamiento claro sobre las faenas a bordo de las naves, las que en el tiempo fueron siempre exclusivas del sector privado. Al

respecto, la función contralora de la Aduana, era realizada por funcionarios públicos estatales mandados por la entidad, para ejecutar el control sobre las mercancías movilizadas en el puerto. El primer edificio donde se instaló la administración del puerto, estuvo ubicado en el paseo Bellamar, posteriormente se trasladó a la calle 21 de Mayo con Gregorio Mira a un costado del actual edificio del Banco del Estado.

En relación a las funciones en los muelles y la movilización de la carga, se generaron dudas y disputas por parte de otras entidades de la administración pública. Existían actividades de la Aduana que por decirlo de algún modo, se "mezclaron" con la actividad portuaria. Para disipar tales dudas, se creó un ente público estatal denominado Servicio de Explotación de Puertos, el que se hizo cargo de estas labores operacionales. Este organismo, estuvo a cargo de distintos ministerios como el de Obras Públicas, Hacienda, Trabajo e incluso el de Defensa. A partir de 1942, este servicio pasó a formar parte de la Superintendencia de Aduanas, dependiente del Ministerio de Hacienda.

Cuando se instalaron las administraciones de los puertos, los administradores pasaron a tener el rango de autoridad sobre las instalaciones junto a los demás jefes de los servicios públicos. Los funcionarios, empleados, jefes de sección y departamentos, eran considerados como miembros de una especie de aristocracia con respecto a los obreros. Estos, daban la impresión de estar conformes con el cargo que ejercían, ya que el hecho de ser funcionario o empleado les

otorgaba un cierto status. Este fenómeno, se producía debido a que el funcionario de aquella época poseía más preparación respecto al obrero de faenas, muchos de los cuales eran analfabetos, principalmente provenientes del campo. Otros, con un poco más de formación estudiaban en alguna escuela pública de San Antonio y apenas terminada su educación básica, se dedicaban a trabajar, abandonando los estudios. Esta diferencia de clases se hacía aún más notoria si un funcionario había estudiado en el Instituto del Puerto, que era uno de los planteles más prestigiosos por aquellos años.

Entre 1932 y 1933, los funcionarios portuarios de San Antonio comenzaron a organizarse, creando su primera organización de carácter mutual. A comienzos de 1920 y a diferencia de estos últimos, la clase obrera del puerto ya manifestaba la necesidad de organizarse. La experiencia vivida en las salitreras del norte, traspasada por trabajadores, que luego de la decadencia del salitre en 1929, decidieron establecerse en San Antonio, también despertaron en los portuarios esta nueva conciencia. Fue natural el deseo, de aspirar a justas y legitimas reivindicaciones tanto en lo económico, como en lo laboral y social.

Es probable, que una de las primeras reivindicaciones logradas por la naciente organización, fuera el abandonar el estatus de trabajadores ocasionales, además de establecer condiciones justas de trabajo como por ejemplo un contrato formal como empleado de la naciente empresa estatal a cargo de la administración y explotación de los puertos de Chile.

Los trabajadores portuarios estaban sujetos a las normativas

de un solo patrón, representado por las autoridades portuarias y el Estado de Chile. Por esta razón, se les denominaba "trabajadores fiscales", ya que su trabajo se desarrollaba en los muelles y en distintas instalaciones anexas del puerto. A raíz de esta condición, la legalidad imperante no les permitía organizarse como sindicato pero sí, como gremio. Fue así que en el transcurso del tiempo y de acuerdo al desarrollo que la actividad iba adquiriendo, fueron conformándose los diferentes gremios de trabajadores portuarios según el trabajo o especialidad que cada uno desempeñase. Si bien, el gremio nació como una necesidad de agruparse y ejercer cierto poder ante alguna demanda o reclamo, su libertad de acción era más limitada con respecto a los sindicatos, ya que por ejemplo no tenían derecho a huelga ni a negociaciones y si las había, se limitaban a cumplir las normas previamente establecidas por las respectivas administraciones de cada puerto. A pesar de existir muchas reglas preestablecidas por la autoridad, en la práctica se aplicaban sólo algunas. En aquella época, existía mucho recelo con respecto a los funcionarios, en especial hacia los más antiguos, ya que estos daban la impresión de cuidar en demasía los intereses del Estado. Otros, creían que mientras menos se les pagara a los obreros, el Estado se vería beneficiado con dicho ahorro; de esta forma los funcionarios sentían estar cooperando con la economía del país.

Durante el apogeo de los gobiernos radicales, se acentuó mucho la tendencia hacia la defensa de los intereses estatistas, hecho que se explica por el masivo ingreso de militantes de esta tendencia política para ocupar cargos en los diferentes estamentos públicos, donde los puertos no fueron la

excepción. En San Antonio, hubo miembros de conocidas familias ligadas al radicalismo, que ejercieron labores en el puerto.

Los primeros gremios que existieron desde el nacimiento de la actividad en 1918 hasta su disolución definitiva en 1981, por la promulgación de la ley N°18.042 fueron el gremio de Grúas Eléctricas, Movilizadores Manuales, Tarjadores, Locomotoras, Vías y Obras, Maestranza y Vigilantes. A comienzos de 1930 y una vez establecido formalmente el primer organismo estatal denominado Servicio de Explotación de Puertos, encargado de la administración, mantención y explotación de los diferentes puertos del país, los distintos gremios se congregaron y formaron una organización local que se llamó Unión Relacionadora de Obreros Portuarios, que después pasó a formar parte de la Confederación de Trabajadores de Chile. (C.T.CH.), creada en el año 1936. Ante la Unión, cada gremio estaba representado por un delegado, quienes en conjunto elegían un directorio para representarla. Una vez constituidos, surgió la idea de parte de los trabajadores de adquirir un bien raíz para realizar sus reuniones. Fue así como lograron reunir algunos fondos y adquirieron una propiedad en el sector de Barrancas, ubicada en la mitad de la vereda norte de la calle Antofagasta, a la cual se le llamó la Sala Obrera. Debido a que las organizaciones fiscales en un comienzo no tenían personalidad jurídica y se les prohibía por ley, ser dueños de un bien raíz, el inmueble fue adquirido a nombre de uno de los directores de la Unión Relacionadora, don Luis Cabrera. Por desgracia, con el correr de los años, don Luis comenzó a tener problemas de salud. Muchas veces y de forma insistente,

pidió a los demás integrantes de la directiva, modificar la potestad sobre el bien raíz, para así no tener problemas al momento de su deceso. Lamentablemente, estos no hicieron caso de su advertencia y al fallecer don Luis en 1945, sus familiares herederos realizaron los trámites de la posesión efectiva, pasando a ser dueños legítimos de la propiedad, dejando a los portuarios sin sede.

En lo referente a logros importantes alcanzados por la Unión Relacionadora y la Federación Nacional, se recuerdan la aprobación de la ley Nº 9.741 en 1950, que incorporó al régimen de previsión social de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, a todo el personal portuario del Servicio de Explotación de Puertos, el que antes pertenecía al Seguro Obrero. Con esta legislación, se pudo solucionar en parte, la difícil situación social que afectaba a los obreros de las administraciones de los puertos, los cuales no podían acogerse a jubilación por no contar con un sistema previsional que les permitiera jubilar al cumplir 35 o 40 años de servicio. Situación aparte ocurría con los feriados, permisos y licencias por enfermedad, ya que muchos trabajadores fallecieron en los sitios de trabajo con dolencias como afecciones cardiacas, bronco pulmonares o reumatismo, considerando que antes de la promulgación de esta ley se trabajaba quince y hasta veinticuatro horas continuadas.

En el año 1952, fue aprobada por el Congreso Nacional la ley N°10.676, en la cual se fijó para las remuneraciones, la Planta de Grados asimilada a la de los funcionarios públicos. En 1956, se promulga el decreto 4467, que reglamenta el

trabajo en base al tonelaje movilizado. Se aplica un sistema de tarifado según los tipos de carga. En el año 1957, fue aprobada la ley N°12.436, bajo la cual se hizo justicia con los operarios de las secciones técnicas no relacionadas con la movilización de carga. Fue la resolución Nº 1421 del año 1961, de la Empresa Portuaria de Chile la que fijó en forma definitiva las normas para el trabajo y remuneraciones de los operarios de la Maestranza, Vías y Obras, Servicios Eléctricos y Varios para todos los puertos operados por el Estado.

Por aquellos años, se suscitaron muchos movimientos gremiales y se realizaban múltiples gestiones, por lo que los dirigentes debían viajar a Valparaíso para entrevistarse con la autoridad portuaria, representada por el Intendente de Puertos o a Santiago, para tener entrevistas con el Ministerio de Hacienda de la época. Entre 1920 y 1930, era común que delegaciones de dirigentes fueran a pedir audiencia al Ministerio de Hacienda, donde el personero de turno les anticipaba que si venían por "*plata o por un aumento, no había para nada*" y en el acto los hacía abandonar su oficina. En otra ocasión ocurrida en el año 1938, una comisión de dirigentes portuarios de la cual se recuerda a don Pedro Guzmán, se entrevistaron por primera vez con el entonces Presidente de la República don Arturo Alessandri Palma. En aquella instancia, le plantearon ciertas problemáticas relacionadas con la actividad portuaria, principalmente con el salario de los obreros, el mejoramiento de la infraestructura y por supuesto, que San Antonio tuviera mejores garantías aduaneras asociadas al movimiento de mercancías. Todas estas diligencias se explican, debido a que en los meses de diciembre

se terminaba el presupuesto asignado por el Estado para el Servicio de Explotación de Puertos, recursos que no eran suficientes, producto de lo cual los funcionarios portuarios quedaban sin recibir sus sueldos. Estos, eran momentos muy angustiantes para los trabajadores, ya que transcurrían a veces más de 45 días sin recibir su remuneración. En el caso del Gremio de Vías y Obras, sujeto a otro presupuesto distinto al de los portuarios de muelle, este tiempo se extendía hasta por tres meses. Para superar este drama, tenían que esperar que el Congreso de la República, aprobara el presupuesto para el nuevo año. Esto explica que las familias ligadas al trabajo de los portuarios, sufrían con esta falta de dinero, lo que las obligaba a pedir créditos en los diferentes negocios comerciales existentes. Muchos, tenían que recurrir a las casas de crédito prendario que existieron en San Antonio por 1920 y 1930, como la Agencia "El Gallo", la "Casa Alonso" o "Dora", quienes pagaban una mísera suma por los enseres que se empeñaban tales como máquinas de coser, relojes, joyas, ropa y herramientas . Los objetos empeñados, tenían vigencia por tres meses, por tanto, si no se retiraba el bien una vez cumplido este plazo o no se renovaba la boleta por otro periodo, éste se perdía. Otro recurso utilizado en épocas de escasez económica, era acudir a una pulpería atendida por personal fiscal, la cual estuvo ubicada en la esquina de calles Angamos con El Molo. En el año 1932, se fundó la Sociedad Cooperativa de Barrancas, creada por los obreros del Servicio de Explotación de Puertos y legalizada en 1935. Su función, era otorgar ventas en crédito a los trabajadores, consistente en abarrotes, verdulería, carnicería, servicio de peluquería y además de una tienda de vestuario. Su primer local, estuvo ubicado en la calle Barros Luco con 2 Norte.

Fue creada y administrada por los propios trabajadores portuarios, con empleados y funcionarios contratados que se encargaban de su funcionamiento. Más tarde, se trasladó a la calle El Molo, entre las calles Gral. Ibáñez y Lautaro, perdurando hasta el año 1975. La función de la cooperativa, se puede vislumbrar como la predecesora de los modernos supermercados o tiendas del retail

El obrero portuario, en especial el movilizador manual, era sufrido, hijo del rigor, tal como lo fueron sus antepasados campesinos. Rudo en el trabajo diario, competente, ágil en sus movimientos, siempre exigiéndose al máximo para tener un mayor rendimiento y ganar el sustento necesario para mantener a su familia. Esto quedaba demostrado cuando los movilizadores debían tumbar las tinas con carbón traído por los vapores desde las minas de Lota y Schwager. Para ello, trabajaban desde las 08:00 hrs y durante doce horas seguidas. En aquellas naves, se descargaban cuatro bodegas, para lo cual se contaba con cuarenta y cuatro estibadores distribuidos en once por cada una, más cuatro grueros portuarios y cuatro movilizadores en el muelle, encargados de tumbar las tinas que se utilizaban para desembarcar el producto. El único alto que estos últimos realizaban en la faena, era para ir a almorzar, alrededor de las 13 hrs en el restorán "El Popular". Los platos clásicos que se ofrecían en aquel lugar, eran la típica cazuela, el plato de porotos acompañado de un jarro con té o el trozo de bistec, que a veces era duro e incomible, lo que no dejaba de generar reclamos por parte de los portuarios o marítimos.

El Consejo Local Portuario.

Fundado el 12 de abril del año 1958, fue el organismo que reemplazó a La Unión Relacionadora de Obreros Portuarios en la función de mantener la unidad de todos los gremios de trabajadores y obreros portuarios de San Antonio. Con posterioridad, se le llamó Asociación de Obreros Portuarios "Luciano Claude" y estuvo afiliada a la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios que aunaba a todos los gremios de los puertos administrados por el Estado de Chile. Cada gremio portuario, era representado ante este Consejo por dos delegados más el presidente de cada uno de ellos, por derecho propio. Durante su existencia, su sede se ubicó primeramente en calle La Marina frente a la cárcel, más tarde en calle Copiapó en una casa propiedad de la familia Musri y por último en calle Angamos con 1 Norte, donde antes funcionaban las oficinas y bodegas de la empresa naviera Transportes Marítimos Ltda. El Consejo, realizaba reuniones periódicamente, siendo conformadas por los dirigentes de todos los gremios portuarios. En aquellas reuniones, se trataban todos los temas de importancia tanto de carácter local como nacional, de ahí que los acuerdos tomados por el Consejo siempre fueron respetados en sus definiciones.

El 6 de abril de 1960, se crea la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), organismo que reemplazó al Servicio de Explotación de Puertos y separó definitivamente, la función asociada a la operación portuaria de la función contralora del Servicio de Aduanas. Esta empresa, asumió la dirección y administración de los diez puertos de propiedad estatal,

estableciendo su casa matriz en el puerto de Valparaíso. El personal de Emporchi, que perduró hasta el año 1998, estuvo regido por las regulaciones generales de los empleados del Estado, es decir, por las normas generales del Estatuto Administrativo.

Alrededor del año 1962, se implanta el sistema de trabajo por turno. En 1963, se destina al personal de grúas eléctricas a cargos denominados como Jefes, sub Jefes y Ayudantes. Estos, obtenían un recargo en sus pagos por tonelaje movilizado, donde al Jefe de Grupo le correspondía un recargo de un 30 %, al Sub-Jefe un 20 % y al Ayudante un 10 %.

En el año 1964 con el avance tecnológico en las faenas de movilización de carga, llegan al puerto las primeras grúas móviles, conocidas como grúas horquillas, conformándose un nuevo gremio con personal proveniente del gremio de grúas eléctricas de muelle.

El 1 de Enero de 1965, según la ley N°16.250, se reajustaron las remuneraciones de los trabajadores de Emporchi en un 38,4 %. De este monto, un 7,81% se ocupó para financiar el Plan Habitacional, que daba a los trabajadores la posibilidad de obtener una vivienda propia, la creación de Cooperativas Habitacionales y la compra de bienes raíces para sus organizaciones. Un 5,2%, se destinó para financiar una bonificación especial que se pagaba a los trabajadores dos veces al año. Un 18,24%, se utilizó para implementar sistemas de turnos para los trabajadores de San Antonio, Iquique y Antofagasta. Además, se obtuvieron facilidades

para el acceso a educación superior universitaria para los trabajadores.

En el año 1965 y producto de la polarización política existente en aquellos años entre los bandos afines al gobierno y los izquierdistas-anarquistas no afines, un sector de trabajadores especializados en mantención mecánica y eléctrica del gremio de maestranza conforman un nuevo gremio, denominado "Gremio de Mantención de Orilla", el cual estuvo encargado de la mantención de toda la maquinaria de faenas como por ejemplo de las grúas eléctricas y móviles. En aquel mismo año, la Federación de Obreros Portuarios de Chile publica un libro titulado "Legislación de los Obreros Portuarios de la Empresa Portuaria de Chile", al cual los trabajadores denominaron como "la Biblia". Este libro, era un compendio de todas las leyes, decretos, dictámenes, resoluciones y otros conceptos legales, además de todas las normas y reglamentación de las diferentes actividades laborales de los puertos en que operaba la Empresa Portuaria de Chile.

Una de las grandes aspiraciones de los dirigentes del Consejo Local Portuario de San Antonio fue la de construir un gimnasio para la realización de actividades deportivas, culturales y sociales con participación de los trabajadores, sus familias y la comunidad en general. Dicho sueño, comenzó a concretarse en el año 1967 con el inicio de su construcción, en la esquina de calle Sanfuentes con 1 Norte, al lado de la sede del Consejo. Para su financiamiento, se descontó el 1% de las remuneraciones de cada trabajador asociado. El gimnasio, fue oficialmente inaugurado en el invierno de

1968. Lamentablemente, una semana después y a raíz de una fuerte lluvia, se acumuló gran cantidad de agua en el techo del gimnasio, cuya forma era cóncava, provocando su caída. La firma encargada de su construcción, jamás respondió por los daños, perdiéndose los dirigentes y su familia la posibilidad de usufructuar de este bien, ya que nunca fue reparado.

Los dirigentes nacionales con sede en Valparaíso, realizaban visitas periódicas a San Antonio, con el objeto de informar a las bases en forma directa de las gestiones que se realizaban en lo relativo al logro de mejores condiciones para los trabajadores. El Consejo, tenía muy buena relación con otros sectores gremiales como el Consejo Local Marítimo y la Asociación de Funcionarios de la Empresa Portuaria, por lo que cualquier situación o problema que perjudicase los intereses de alguno de los gremios, se seguía el conducto regular, dando a conocer el hecho ante el Consejo Local Portuario donde se tomaban las decisiones correspondientes. Aún se recuerdan las demostraciones de unidad de los gremios portuarios y marítimos cuando se producía algún conflicto laboral. Todos apoyaban la causa y si era necesario paralizar el puerto, se hacía con el debido respeto entre los dirigentes gremiales. En una oportunidad, los obreros portuarios de San Antonio paralizaron sus faenas durante varios días, convirtiéndose en un conflicto de carácter nacional, donde el sector marítimo les dio su apoyo inmediato. Terminada la huelga, la directiva nacional invitó a los trabajadores marítimos y portuarios a viajar al puerto de Valparaíso para tener un día de esparcimiento recreativo. Los trabajadores fueron agasajados con un almuerzo y por la tarde con un gran asado en un lugar de campo, donde participaron además

trabajadores de Valparaíso.

Otra situación singular y que se mantuvo hasta el 11 de septiembre de 1973, era el hecho que para realizar las reuniones de los gremios del Consejo Local Portuario como Marítimo, se fijaba una fecha determinada, generalmente el último viernes de cada mes entre las 08:00 hrs y las 12:00 hrs, lapso de tiempo en que el puerto paraba sus faenas, tal como ocurría con la celebración del día del trabajador portuario, el segundo sábado de noviembre de cada año. Cada gremio celebraba este acontecimiento a su manera, realizando fiestas o paseos campestres a localidades como El Peral, Lo Zarate o El Convento.

Con la intervención militar, se paraliza toda la actividad gremial y sindical marcando el comienzo de su fin. El control del puerto pasa a manos de la autoridad naval y militar. Si bien los trabajadores portuarios continuaron ejerciendo sus labores habituales según sus especialidades, la función del Consejo Local se extinguió por completo. Las autoridades militares asentadas en el regimiento de Tejas Verdes, nombraron una directiva provisional sin derecho a voz. En el año 1973, se cambia el sistema de horario de turnos de trabajo, desde las 08.00 hrs a 14.30 hrs, de 14.30 hrs a 21.00 hrs y de 23:00 hrs a 06.30 horas. Aquel año, ingresa más personal al puerto, el cual se distribuyó en distintas áreas de trabajo, situación que se repitió en 1977. En el año 1979, a través del decreto de ley N°2.756 promulgado por la nuevas autoridades de facto, el Consejo Local pasa a transformarse en el Sindicato "Luciano Claude", hecho que se contradecía con lo establecido en el decreto N°290 de la Empresa

Portuaria de Chile, el cual estipulaba que los gremios no podían transformarse en sindicatos. En Octubre de 1981, se pone en práctica la ley N°18.042, que entregó toda la labor portuaria de los muelles al sector privado bajo el régimen de libre competencia. Por algunas deficiencias y poca claridad de ciertos objetivos que esta ley implicaba, quedaron al margen el servicio de bodegaje, los patios de depósito de carga y las oficinas administrativas. A raíz de lo anterior, la mayor parte del personal que conformaban los tradicionales gremios existentes y con veinte o más años de servicios, bajo el imperio de esta ley, son obligados a acogerse a jubilación anticipada.

A modo de recuerdo, los presidentes del Consejo Local Portuario, Asociación Luciano Claude, fueron Francisco Villatoro, Guillermo Pino, Eduardo Chamorro, José Alarcón, Manuel Mora, Guillermo Manríquez, Segundo Pérez, Ramón Pérez y Hugo Muga.

Las Organizaciones Portuarias.

El gremio de Grúas Eléctricas.

Primeras Grúas a vapor y Formación del Gremio.

Las primeras grúas en San Antonio, operaron entre 1910 y 1912 con el inicio de las obras de construcción del puerto. Una de las primeras en ser instalada, fue la grúa del Muelle Alto, lugar donde comenzaron a realizarse las primeras operaciones del incipiente puerto. Este muelle, estuvo ubicado frente al actual edificio de la Gobernación Marítima. Las grúas utilizadas en aquel entonces funcionaban a vapor, denominadas "donkes" de las cuales había alrededor de ocho. Tres de estas se mantuvieron en operación hasta el año 1960, dos de ellas en el Espigón y la emblemática grúa N°82 en el muelle Puertecito.

En el año 1922, se instalan las primeras grúas eléctricas que inicialmente fueron alrededor de ocho. Dos de aquellas grúas poseían una capacidad de 2 toneladas, mientras que las otras soportaban hasta tres toneladas. Seis eran de procedencia alemana, marca Man con pluma movible y dos de marca Skoda con procedencia checoeslovaca, al igual que las restantes que contaban con pluma tiesa y una capacidad de 3 toneladas. Estas últimas, fueron ubicadas tanto en el Molo Sur como en el Espigón.

Los primeros operadores de estas grúas junto a los fogoneros

encargados de las calderas a vapor, que en número sumaban 16 personas, decidieron reunirse con la idea de formar la primera organización de grueros. Según consta en su estandarte, la fundación del Gremio de Grúas Eléctricas se realizó el 8 de julio de 1922, siendo ésta una de las organizaciones portuarias más antiguas.



Puerto San Antonio en el año 1920, donde se aprecia una de las primeras grúas a vapor instalada en el Muelle Alto.

Hasta 1957, su sede social estuvo ubicada en la calle Tarapacá del sector Barrancas. Tiempo después, el gremio compró una propiedad en la calle 21 de Mayo a don Juan Baso, en ese entonces jefe de la Maestranza del puerto. Luego del golpe de estado, los militares comenzaron a requisar las sedes de los gremios y sindicatos, razón por la cual la propiedad fue vendida en 1975. El gremio continuó funcionando a un costado de la administración del puerto y en otros lugares

en el contorno del edificio.

A modo de anécdota, cuando el gremio funcionó en la sede de 21 de mayo, la directiva buscó a un cuidador quien antes había trabajado en un circo. Al poco tiempo, esta persona fue despedida pues el gremio no estaba conforme con su trabajo. El cuidador, quien no tenía contrato escrito, recurrió a la justicia a reclamar, quien finalmente le dio la razón, obligando a la organización a pagar todos los beneficios legales.



Grúas MAN en el sector Espigón.

Operadores de las grúas eléctricas.

Los operadores de grúas eléctricas fueron trabajadores que se desempeñaron en el trabajo específico que indica su nombre. El manejo de las grúas, requería altos grados de concentración, minuciosidad, excelente visión periférica como además mucha experiencia, ya que este trabajo debía realizarse con mucha responsabilidad y cuidado, debido a la presencia de los operarios que trabajaban en el movimiento de las mercaderías de embarque y desembarque. Cualquier mala maniobra podía provocar algún accidente, tanto a las cuadrillas de movilizadores manuales como a los marítimos a bordo de la nave. Como en ese entonces no existían los actuales contenedores metálicos que protegen la carga de golpes, los operadores debían extremar las precauciones en la movilización de ésta como por ejemplo con las tinas para cargar el granel como carbón, trigo o maíz. También requería mucha experticia, el trabajo con las eslingas con barras de cobre, yuguillo o blíster, con las famosas "gallinas", que eran barras de cobre más grandes que la de blíster y los sacos con concentrado de cobre de 80 kilos.

Hasta mediados de 1960, tiempo en que se usaron las tinas con capacidad de 800 kilos para la descarga de gráneles, la pericia del gruero era clave. Esta labor era realizada con las grúas de pluma movible, las cuales dejaban la tina al alcance del tumbador, que era un movilizador manual encargado de vaciarla en el muelle, carro o camión. Al pasar la tina por su lado cargada de granel, el movilizador desprendía un seguro o "perrito" y volcaba la tina hacia adelante, vaciando

el contenido. Una vez vaciada, la tina quedaba en posición vertical, por tanto, el movilizador colocaba nuevamente el seguro, para que ésta fuera izada por la grúa hacia la nave. Toda esta operación debía hacerse en forma rápida y segura, experiencia que el gruero adquiría luego de un tiempo de práctica. Este granel, también era descargado en las bodegas del puerto a través de embudos o "chutes" colocados en la parte superior de sus muros.

Cuando se trabajaba en el embarque de barras de cobre, éstas llegaban en atados o en barras individuales como las blíster. Para izarlas con la grúa, se usaba un estrobo de cadena para armar las eslingas. En las barras de cobre blíster de 150 kilos cada una, las eslingas se armaban de 5 o 6 barras, que llegaban a pesar entre 1000 a 1.200 kilos. La eslinga de cobre yuguillo era armada con 76 barras de 27 kilos cada una, con un peso aproximado de dos toneladas. Las barras redondas llamadas "puros" por su forma larga y tubular, pesaban entre 110 y 120 kilos y las eslingas se armaban con 10 o 15 barras. Al momento que la grúa izaba la eslinga de cobre para llevarla a la bodega de la nave, una cuadrilla de estibadores la recibían para estibarla a pulso en un comienzo y luego desplazarla por el piso de la bodega en los carritos de mano denominados "yegua". Con el paso del tiempo, la introducción de las grúas montacargas alivió a los trabajadores de esta dura labor. El mismo método se usaba en el caso de la saquería, ya que los sacos eran tomados por el gancho de la grúa en eslingas de unos doce sacos, rodeados con estrobos de cáñamo o nylon, una vez en la bodega, eran transportados en la "yegua".

Cuando se embarcaban sacos de 80 kilos con concentrado

de cobre, un polvo metálico muy pesado, los bultos eran recibidos por los estibadores a bordo de la nave. Unos rompían las costuras de los sacos con cuchillos y otros los tomaban con ganchos y los vaciaban sobre una rejilla hecha de tablones separados para que el metal cayera en el fondo de la bodega. Con el pasar del tiempo, el polvo de concentrado de cobre comenzó a llegar al puerto a granel. La descarga del producto se hacía de camión a patio, por medio de una grúa montacargas, a la cual se le colocaba en sus horquillas una plancha metálica que se enterraba sobre la ruma del polvo para botarlo al piso. En el embarque, se utilizaban capachos metálicos, una especie de grandes bandejas rectangulares, que eran enganchadas en tres orejas para ser izados por la grúa y embarcar el producto. Una vez en la bodega de la nave, los estibadores desenganchaban una de las orejas para vaciar el metal al momento que el gruero izaba el capacho.

A mediados de 1960 y con el avance de la modernidad, se comenzó a trabajar en los gráneles con palas mecánicas que reemplazaron a las tinas y capachos. Para depositar el granel, el movilizador debía tirar una piola de acero para que la pala se abriera, las que luego fueron reemplazadas por palas con sistema hidráulico que permitían abrirla o cerrarla por medio de un cable o piola asido al gancho de la grúa, sin la intervención del movilizador. Mediante este sistema, se aceleró la operación en los embarques y desembarques de gráneles.

Las grúas del puerto también eran arrendadas por las empresas pesqueras cuyas plantas de proceso se emplazaban en terrenos en concesión dentro del puerto. Se ocupaban

en la descarga de productos del mar desde los barcos que atracaban tanto en el Molo Sur como en Espigón, durante la época de gran abundancia de estos productos. De preferencia hacían esta labor desde las 20:00 hrs hasta el amanecer del día siguiente. Estas naves pertenecían a algunas renombradas empresas pesqueras de la época como la Arauco, Harling, San Antonio y Sopesa, más otras que se instalaron y continuaron operando hasta mediados de los años 90.

El pescado que se descargaba se ocupaba para venta en distintos mercados y para la fabricación de harina, producto muy apreciado para la fabricación de alimentos.

El embarque de tambores o barriles de distintos tamaños, se realizaba levantando por los bordes estos tambores, a través de dos tenazas llamadas "gafas". En el caso de vehículos o automóviles y cuando aún no existían las modernas naves "roll on roll off", eran bajados por las grúas usando redes o chinguillos. Para los bultos pesados que sobrepasaban la capacidad de las grúas, se ocupaban, previa autorización de las jefaturas, dos grúas utilizando una especie de balancín con un gancho para tomar el bulto. Este "balancín" era tomado por las piolas o cables de ambas grúas. Con este rudimentario sistema, fueron desembarcados los primeros vagones para el Metro de Santiago y otros bultos de gran peso para la central hidroeléctrica de Rapel y de Colbún Machicura. En algunos casos y cuando el volumen y peso sobrepasaba en demasía la capacidad y operación de las grúas, se ocupaba la pluma de respeto de la nave.

En el año 1952, se creó una especie de escuela para grueros, donde el aspirante al cargo podía adquirir la práctica necesaria para el manejo de las grúas. El curso tenía una duración aproximada de seis meses. Los encargados de entregar los conocimientos a los novatos, eran los operadores que tenían grúas a su cargo. Muchas veces, había aprendices que no contaban con la supervisión directa de un instructor en forma continua, por tanto demoraban cerca de un año en adquirir la práctica.



Operadores de antigua grúa trompo a vapor.

Entre 1952 y 1960 se renovaron las antiguas grúas eléctricas debido al desgaste que implicaba el intenso trabajo en el puerto, la falta de repuestos y el deterioro sufrido por

la exposición de su estructura metálica a las húmedas condiciones climáticas de la costa, especialmente en el Molo Sur. De las nuevas grúas, las diez que primero arribaron a San Antonio fueron de origen alemán, marca Ardelt, las cuales eran máquinas modernas, bastante rápidas en su accionar, con pluma movible y de largo alcance. Las grúas Ardelt tenían una capacidad de levante entre 3 y 5 toneladas, donde dos de éstas levantaban 3, 5 y hasta 10 toneladas y tenían doble cable. Otras grúas que llegaron por esa época fueron dos norteamericanas, marca Demag, las cuales eran un poco más lentas con respecto a las Ardelt. Más adelante, llegaron seis grúas francesas, marca Aplevage con pluma movible y que tenía la forma de un tubo largo. Se sumaron además, dos grúas de origen español, marca Elyma con plumas movibles de unos 22 metros de largo. En total, el puerto de San Antonio llegó a tener unas 35 grúas eléctricas que trabajaban en forma rápida y continua, tanto en los embarques como desembarques de mercancías en el Espigón y el Molo Sur.

Cada grúa eléctrica estaba a cargo de un operador, quien aparte de manejarla, era el responsable de su aseo, mantención y lubricación. En aquellos años, las personas que visitaban el puerto expresaban su admiración por el trabajo portuario, considerando la rapidez con que se llevaban a cabo las faenas en los diferentes tipos de carga general surtida como barras de cobre y saquería como además en graneles sólidos. La labor realizada por los grueros era positivamente reconocida por los otros gremios portuarios y sindicatos marítimos. No en vano, las autoridades y jefes de servicios destacaban la manera de trabajar de los operadores, lo cual se reflejaba al ser San Antonio considerado como el puerto más rápido de

Chile, en cuanto a tonelaje movilizado.

Aparte de las grúas utilizadas en los muelles y cuando aún no existían las grúas móviles o montacargas, se ocupaban ocasionalmente grúas de muralla en las bodegas del Molo Sur para depósito de carga. Éstas se ubicaban en los segundos pisos de las bodegas, adosadas a los muros. Su pluma se giraba en forma manual, sin embargo tenían un motor para izar o arriar la carga. Para operarlas, el gruero se sentaba en la base de la grúa y empujaba la pluma manualmente, girándola para luego hacer funcionar el motor e izar o bajar la mercancía desde o hacia el carro o camión estacionado al costado de la bodega.

Los grueros para comunicarse entre ellos de grúa a grúa mientras estaban trabajando, utilizaban un silbido característico en clave. Incluso, el gremio tenía un himno propio, al igual que los de Valparaíso y Antofagasta.

Cuando se trabajaba en las naves, los estibadores marítimos traían un portalonero para cada escotilla. Este último, tenía la función de señalizar al gruero el lugar dentro de la bodega donde debía bajar o subir el gancho de la grúa para izar o bajar la carga. La función del portalonero evitaba algún accidente o mala maniobra dentro de la bodega de la nave, donde había personal trabajando, ya que el gruero desde su cabina no tenía la visión total del fondo de la bodega. Cuando llegaban naves de gran tamaño habiendo mucha neblina o camanchaca, la visibilidad del gruero no era las más óptimas. En este caso, el portalonero usaba un paño blanco a objeto

de indicarle los movimientos del gancho de la grúa.

Dentro de la función de los grueros, se encontraba además el gruero reemplazante o relevo que hasta antes del año 1958 no existía. Este operador, se encontraba disponible para cualquier eventualidad requerida por el personal que realizaba alguna faena y que por algún motivo, debía bajar de la grúa, evitando así detener el movimiento de embarque o desembarque. En base a gestiones realizadas por el gremio ante las jefaturas de entonces se logró este beneficio.

Desde sus orígenes como gremio, los grueros eléctricos decían ser la "llave del puerto", puesto que su trabajo eran el enlace entre los estibadores que movilizaban las mercancías y bultos a bordo de las naves y los movilizadores portuarios, que hacían la misma función en los muelles. Desde antes de 1950, otros sectores de trabajadores llamaban a los grueros con el respetuoso apelativo de "maestros", además cuando había un trato de confianza entre los movilizadores con los grueros, los primeros apodaban a estos como "manilleros".

En cuanto a sus remuneraciones, el ganancial de un gruero se distribuía bajo sistema de redondilla, a fin de que fuera equitativo. Para conocer esta información existía una oficina dentro del puerto, donde una persona llamada alistador recibía los reports de faenas y hacía los listados con el control de lo ganado por cada operador.



Barras de cobre listas para un embarque en Espigón en el año 1935.

Los Horarios de Trabajo.

Cuando existía la Planta Termoeléctrica, ubicada en el sector de la Maestranza al sur de los recintos portuarios, se tocaba un fuerte pitazo a las 06:00 hrs para despertar a la gente que trabajaba en el puerto, muchos de los cuales vivían en las casas y campamentos fiscales ubicados a pocas cuadras cerca de la calle El Molo de Barrancas.

Los primeros horarios de trabajo eran los siguientes: se entraba a la faena a las 07:00 hrs y se continuaba hasta las 11:30 hrs. Por la tarde, el trabajo se extendía desde las 13:30 hasta las 17.30 hrs. Sin embargo, en 1950 con la promulgación de la ley N°9.741, el personal que trabajaba en el Servicio de Explotación de Puertos fue incorporado a la Caja de

Previsión Social de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas. Este hecho, modificó el horario de trabajo, el cual era idéntico para todos los trabajadores portuarios en faena. El operador de grúa comenzaba su labor desde las 08:00 hasta las 12:00 hrs y continuaba en la tarde desde las 14:00 hasta las 18:00 hrs. Las horas extras abarcaban tres etapas, durante la hora de almuerzo entre las 12:00 y 13:00 hrs, en la tarde desde las 18:00 a las 20:00 hrs y finalmente desde las 20:00 a las 23 hrs. Si un trabajador extendía sus horas extras más allá de las 23:00 hrs, gozaba de medio día de descanso, que podía ser solicitado en cualquier día. Si el trabajo se prolongaba después de las 01:00 hrs, se otorgaba un día completo de descanso.

Había distintos sistemas de horario, por ejemplo aquel en que los operarios laboraban desde las 20:00 hasta las 07:00 hrs del día siguiente. Durante este período extra de trabajo, se otorgaba una hora de colación a partir de las 24:00 hrs y otra a las 04:00 hrs.

Los talleres de mantención.

Desde sus inicios el gremio de grúas eléctricas, contó con talleres de mantención exclusivo para estas maquinarias en casos de emergencias o para atender las "pannes" de las grúas. Trabajaban en ellos, mecánicos, eléctricos y maestros en los talleres de fragua, llegando a contar este gremio con cerca de 120 operarios. Los talleres eran amplios y bien implementados, contaban con tornos, con los cuales se fabricaban piezas a precisión, tanto en el Molo Sur como en el Espigón.. También se reparaban los controles, segmentos y contactores de las grúas, como además se realizaba la reparación de las antiguas grúas a vapor, a las cuales se les cambiaban y remachaban los ángulos de las plumas. Lo mismo se hizo con las grúas eléctricas que las reemplazaron. Los trabajos de más envergadura como embobinados de motores se realizaban en la maestranza.

A comienzos de 1960, estos talleres de mantención de grúas pasaron a formar parte del gremio de maestranza. Solamente quedó en muelle para atención de las grúas, un personal de emergencia que hasta mediados de aquella década dependió de la maestranza.

Actividades Deportivas y Celebraciones.

La participación de este gremio de grúas, en competencias deportivas, fue muy destacada y sirvió para fortalecer lazos de buena convivencia y camaradería, lo que permitió la

fundación del Club de Grúas Eléctricas, el 15 de agosto de 1955.



Grúas Aplevage en faena de concentrado de cobre en sitio 6 Espigón.

Entre 1950 y 1960 se organizaban competencias anuales y olimpiadas donde participaban las secciones de grúas eléctricas, maestranza, grúas móviles, movilizadores manuales, locomotoras y asociaciones de funcionarios. Las competencias eran realizadas en el estadio Municipal, Estadio Huracán o en la cancha de la Maestranza y eran apoyadas por las jefaturas superiores y el administrador del puerto. El básquetbol, se jugaba en el Gimnasio del

Cuerpo de Bomberos, que hoy día no existe y que estuvo en la calle Angamos o en la cancha del Club Esparta, que estuvo ubicada en la avenida Ramón Barros Luco. En 1960, siendo administrador del puerto don Luis García Zamorano, en pleno apogeo del Club San Antonio Unido, algunos jugadores de este equipo tuvieron la oportunidad de ingresar como trabajadores a la Empresa Portuaria de Chile.

Las secciones del Molo Sur y el Espigón, también formaron sus equipos independientes. Practicaban deportes como el fútbol, básquetbol, ping pong, brisca y dominó, otorgando a todos los operarios la posibilidad de participar en alguna de estas disciplinas deportivas. Se realizaban competencias con otros gremios y secciones de la misma empresa portuaria, además con equipos de naves extranjeras o nacionales que llegaban a San Antonio o con equipos del puerto de Valparaíso. Además, los grueros de San Antonio, participaron en actividades deportivas en localidades como Navidad, Villa de Alhué, Lampa o Pomaire, donde eran recibidos con grandes muestras de cordialidad, hecho que era retribuido cuando eran visitados por delegaciones de estos lugares.



Delegación deportiva del Gremio de Grúas Eléctricas luciendo su estandarte.

Es preciso señalar que a mediados de 1950, el gremio de grúas eléctricas tuvo dos destacados boxeadores a nivel local y nacional, como Faustino Varela y Andrés Montesinos pertenecientes a los grueros del Espigón. Sobre estos dos trabajadores cabe recordar un hecho anecdótico, muy comentado en el San Antonio de aquellos años. Según las narraciones de la época, Faustino y Andrés no eran muy amigables. En ocasiones y en forma indirecta se proferían palabras de grueso calibre, lo que un día generó una discusión entre ambos, estando a punto de irse a las manos, hecho que fue evitado por compañeros presentes. En otra ocasión, llegaron al extremo de enrostrarse que el uno era mejor boxeador que el otro, menospreciándose entre ambos. Para comprobar la veracidad de sus afirmaciones,

decidieron organizar este enfrentamiento en forma pública en el gimnasio del cuerpo de bomberos, respetando la reglamentación de la Federación de Boxeo. El día fijado para el encuentro, se organizó un programa con peleas de otros deportistas como números preliminares. El gimnasio se llenó por todos sus rincones de trabajadores portuarios que querían presenciar el combate entre Varela y Montecinos. Este último, en esos años era un boxeador activo, por tanto con buen estado físico. Faustino Varela era mucho mayor y tenía problemas en una de sus piernas. La pelea fue muy atractiva y disputada, recibiendo los rivales grandes aplausos en cada round. Ambos demostraron sus conocimientos y cualidades técnicas. Sin embargo, Montecinos por ser más joven, se impuso, ganando la pelea por puntos. Al final, el público los aplaudió por su esfuerzo y la singular demostración de arreglar sus diferencias personales deportivamente.

En cuanto a celebraciones o fiestas, el gremio de grúas fue siempre bien organizado y entusiasta. Durante la celebración del Día del Trabajo, se contaba con la presencia de todos los socios, quienes portaban orgullosos el estandarte de su gremio. Se reunían en el frontis del edificio de la Gobernación, actualmente de la Municipalidad o en la plaza de Armas de San Antonio. Con el correr de los años, esta celebración fue decayendo en asistencia y entusiasmo por parte de los trabajadores de la mayoría de los gremios portuarios. Por tal razón y hasta antes de la instauración del gobierno militar, el gremio de grúas decidió celebrar por si solo esta fecha, realizando paseos campestres a la localidad de Pomaire. En aquel lugar, se organizaba un almuerzo, donde los dirigentes a través de elocuentes discursos, destacaban la importancia

de la fecha celebrada. Por las tardes, se realizaban actividades deportivas y recreativas.

Fin del gremio .

A partir de septiembre de 1973, las faenas de las grúas eléctricas, se mantuvo en constante incremento con el auge en la descarga de gráneles, los embarques de cobre y mercancías surtidas. A partir del año 1977, la exportación mantuvo un ritmo creciente, marcando un alto porcentaje los embarques de cajas con fruta. Con la apertura del comercio exterior hacia el continente asiático y parte de Europa y Norteamérica, los sistemas de transporte marítimo y manipulación de la carga comenzaron a evolucionar. Se instaura el movimiento masivo de contenedores, que había comenzado a manifestarse poco a poco a partir de 1976. La Empresa Portuaria de Chile mantuvo las grúas eléctricas con pluma, las cuales no eran adecuadas para este tipo de envase, no adquiriendo maquinaria para realizar transferencia de este tipo. Una de las primeras grúas para este efecto, fue adquirida por la empresa naviera Agencias Universales en 1981, marca Demag de origen alemán, multipropósito, máximo adelanto para aquella época. Tenía una capacidad de levante de 50 toneladas, con una pluma de alcance de 32 metros y con traslación propia similar a las grúas móviles.

Después de 1981, la mayor parte de los antiguos grueros se acoge a jubilación anticipada producto de la ley N°18.042, mientras los más jóvenes que ingresaron a trabajar en 1977, pasaron a realizar labores funcionarias dentro de la empresa.

Un grupo de trabajadores jóvenes, que no tenían contrato indefinido de trabajo, se les caducó su vigencia, debiendo abandonar la empresa.

Disuelto definitivamente el antiguo gremio, el puerto no contó con dotación propia para continuar operando las grúas, razón por la cual los operadores finiquitados, que eran los únicos que sabían operarlas, formaron una empresa propia para ponerlas en servicio, acorde con la actuales condiciones de competencia, impuesto por el nuevo modelo económico que comenzaba a ponerse en práctica. La empresa portuaria, cambió su sistema de tarifa para la operación de las grúas, al que denominó transferencia mixta o según el caso, bajo modalidad de arriendo por horas. En 1985 y a raíz del terremoto, el Molo sur queda totalmente destruido e inoperativo. Todas las grúas existentes en el lugar, caen también abatidas por la violencia del sismo. En el año 1997, tres años después de haber sido reconstruido el Molo Sur, se instalan las dos primeras grúas portales gantry para la transferencia de contenedores, dando inicio a una nueva era en los sistemas de movilización de carga. La operación de las antiguas grúas eléctricas Aplevage, que se mantuvieron activas en el Espigón, después del terremoto de 1985, fue disminuyendo paulatinamente hasta el año 1999, cuando se realizó el desmontaje de la última de ellas.

El Gremio de Movilizadores.

Fundación del Gremio.

En palabras simples, el trabajo al interior de los puertos consiste en la movilización de mercancías. Por tanto, todo trabajo marítimo o portuario asociado a este movimiento, independiente de quien lo ejerza ya sea un gruero, estibador, funcionario, transportista, etc., podría ser considerado como un "movilizador" de la carga. Sin embargo, en los primeros años de operación del puerto, dentro de la jerga portuaria, se aplicó el término de movilizador portuario a aquel trabajador asociado directamente con el trabajo de movilización de la carga en los muelles del puerto para diferenciarlo de otras labores. Esta labor, era realizada en forma manual usando como único elemento la fuerza física, aparte del ingenio que la experiencia le iba dando al trabajador para desempeñar eficientemente su oficio y evitar así un desgaste excesivo.

Esta organización portuaria, se conformó inicialmente, tal como lo indicamos en el capitulo anterior, con la aglutinación de campesinos que trabajaron en las obras de construcción del naciente puerto y de otros que fueron llegando desde las áreas rurales aledañas, a medida que el trabajo se iba intensificando y el puerto requería mayor cantidad de mano de obra. Estas personas eran contratadas en forma eventual por funcionarios o capataces asignados por la empresa estatal, la cual comenzó a hacerse cargo de la administración de los puertos. El gremio, estuvo sólidamente constituido y

legalizado el 20 de Noviembre de 1923.

Es claro que la mayor parte de la actividad mercantil asociada al movimiento de grandes volúmenes de carga, se realizó desde sus inicios a través de los puertos llegando a estos por vía ferroviaria y marítima, ya que aún no existían carreteras ni transporte asociado que lo pudiera realizar. Además, nuestro país debido a su compleja geografía, necesitaba satisfacer la demanda de determinados productos hacia distintos puntos, tanto del norte, sur y centro, razón por la cual el tráfico de cabotaje era la mejor alternativa. Por ejemplo en la década de 1930 y 1940, el cobre llegaba desde el norte hacia la zona central, en barras denominadas "puros", por su forma cilíndrica y alargada. Desde San Antonio, se embarcaban productos agrícolas tanto al extranjero como al norte y sur de Chile. Estos productos, ya se movilizaban por San Antonio desde mediados del siglo XIX, cuando se fundó la que podría considerarse como la primera empresa exportadora, llamada la Sociedad de las Bodegas. Existen también versiones que mencionan que durante la época colonial en Chile, pudieron haber pasado por nuestro puerto, en aquel entonces caleta, productos como sebo y cueros, que los aristócratas colonizadores enviaban hacia España.

Durante las tres primeras décadas del siglo XX , fue común ver en la que hoy es la calle Angamos, a unos metros hacia el sur de la entrada principal al puerto, largas filas de carretas tiradas por bueyes transportando productos agrícolas como trigo y diferentes cereales como frejoles negros, blancos o colorado grande. Estos, eran traídos desde fundos y

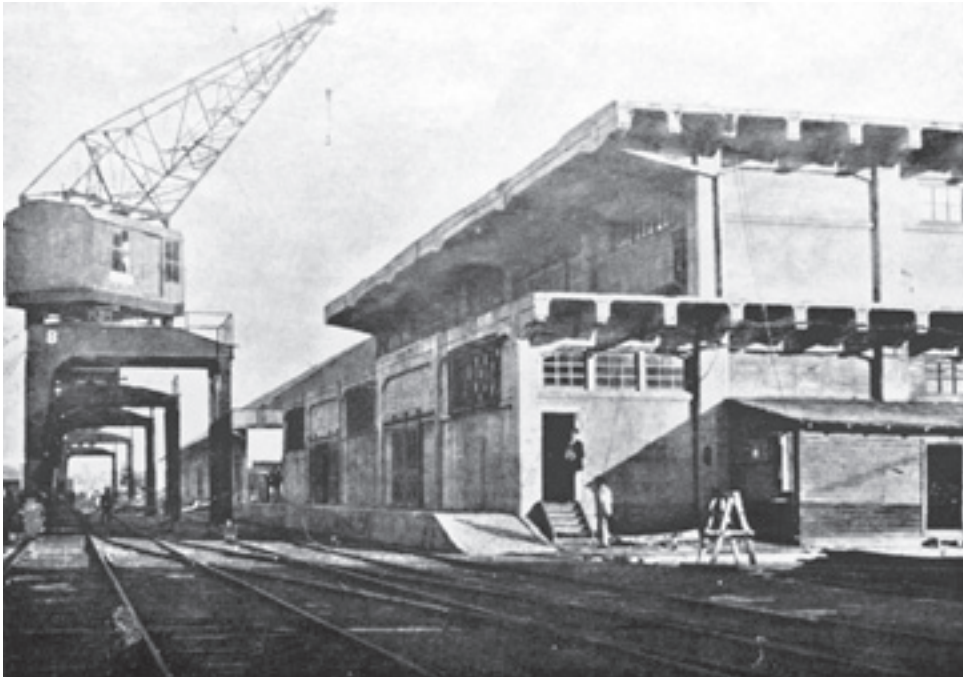
haciendas rurales, partiendo desde Rapel hacia el norte. También venían de localidades más cercanas como Leyda, Malvilla o San Juan, lugares donde la siembra abundaba. Las carretas utilizadas para este propósito, llegaban a las bodegas de las compañías más importantes de esa época, como la Kenrick, Fontaine y Salvo, Williamson Balfour o Chadwick Herrera por mencionar algunas. En las bodegas, se descargaban los productos en sacos, muchos de los cuales eran para exportación, por lo que mujeres contratadas al día, limpiaban y seleccionaban los granos, que luego las cuadrillas de obreros lo volvían a ensacar y apilaban por miles en altas rumas, a la espera de la nave donde serían embarcados. Cuadrillas de obreros a trato, cargaban los sacos en pequeños camiones de 5 toneladas para ser llevados al puerto. No podemos dejar de mencionar al producto estrella de aquella época, el carbón traído desde Lota y Coronel para abastecer a la industria nacional de la zona central del país.

Cuando la Braden Cooper, hoy Codelco Chile, necesitó un punto de salida hacia el exterior para su cobre, se intentó construir un puerto en el sector de Matanzas, en la actual Región de O'Higgins. Sin embargo, este lugar no reunió las condiciones naturales debido a los fuertes vientos y marejadas allí existentes. Éste último, fue uno de los motivos que generó la opción de embarcar el cobre por San Antonio, hecho que motivó a las autoridades al mejoramiento de sus muelles e instalaciones. Uno de los productos utilizados en el mejoramiento del puerto, fue un cemento muy conocido y de gran calidad marca Portland, que llegó en naves inglesas entre 1925 y 1930. Con este producto, que venía en grandes barricas de madera que pesaban alrededor de 300 kilos, se

construyeron las sólidas bodegas tanto del Molo Sur como del Espigón.

Por el año 1945, ya existían en el Molo Sur tres sitios de atraque, denominados de norte a sur como sitios A, B y C con capacidad de atraque para cuatro naves del tamaño de la época. La superficie de la explanada del Molo era de 6.700 metros cuadrados. Las bodegas 1, 2, 3, y 4 del Molo eran de tres pisos y se mantuvieron hasta el año 1971, eran muy firmes y sólidas, ya que vigas y techos fueron armados con pino oregón y estaban sostenidos por fuertes columnas. El primer piso era más ancho que el resto, el segundo un poco más angosto y el tercero más angosto que el segundo, conformando una estructura similar a una escala hacia el muelle, mientras que por el lado posterior su muro era parejo. El tercer piso, tenía una especie de terraza sin techo, donde se depositaba cobre y carga de desembarque con las grúas del muelle, las cuales alcanzaban justo un metro dentro de esta terraza o loza. La base ocupaba una superficie de 40 por 30 metros con una superficie total de 2.920 metros cuadrados cada una. A estas bodegas, se sumaba el galpón 1, también con muros de concreto y que ocupaba una superficie de 2.134 metros cuadrados. Al lado sur de las bodegas, existió una grúa manual que era usada para depositar en el segundo piso carga para embarque que llegaba desde las bodegas particulares, a lo menos una semana antes de la recalada de una nave. Se depositaba en ellas saquerías de cabotaje como vidrios, huesos molidos, fardos con ropas, uniformes y desechos como cañones. Llegaba también cobre desde el norte y vehículos de la segunda guerra mundial, que venían

de otros países en naves camufladas para viajar con seguridad antes posibles ataques, pues aún no terminaba el conflicto bélico.



Antiguas bodegas de concreto del Molo Sur en la década de 1930.

Todos los productos de metal se internaban a Chile, para luego ser enviados a Santiago con destino a las fundiciones. Llegaban partes de vehículos, aviones, bogues de carros, latas y cañones, los cuales después de ser depositados en el tercer piso de las bodegas y al momento de su despacho de puerto, las grúas de muelles los cargaban a los carros de trenes para que fueran retirados. También se depositaba saquería con cereales, frejoles, cebada malta y saquería con arroz, que

llegaba en carros tren desde Santiago y otros ramales del sur de Chile.

En aquel entonces, el Molo Sur no estaba del todo pavimentado, incluso algunos patios de depósito como el 2 y 3 tenían adoquines. Hacia la orilla del muelle existieron dos líneas para los trenes en piso de tierra, por lo cual cuando llovía, se formaban grandes pozas y barriales. A pesar de esto, en el Molo no se formaba tanto barro como en el Espigón, donde había que colocar tablas para que la saquería no se humedeciera, sobre todo cuando era sal, ya que se diluía con la humedad. En los patios se depositaba cobre en barras y blíster. Los días domingo se citaba personal para embarcar el producto de la Braden Cooper Company.



Puerto San Antonio en la década de 1960.

Cuando comenzó a llegar granel, como por ejemplo trigo y concentrado de cobre, éste se depositaba en el patio 5, también llamado la Siberia, al lado norte del Molo. Allí se construyó después la piscina para el depósito de granel, donde además se instaló en el año 1959 la Planta Mecanizada.

Para ilustrar al lector cómo era la experiencia de un joven que ingresaba por primera vez a las filas de los movilizadores por el año 1945, uno de ellos, don Manuel González nos relata que aquella fue para él, una verdadera prueba de fuego. Recuerda que le correspondió trabajar en el Galpón 1 del Molo y llegó junto a un grupo de 30 noveles compañeros, en calidad de trabajador eventual. Estuvo trece días trabajando en un embarque de saquería, los cuales debían sacarlos de la bodega, cargándolos al hombro o transportándolos en los pequeños carritos de tiro llamados "yeguas", para luego correr con ellos al hombro unos quince metros hasta el andén de la bodega que estaba en altura. Después, debían bajar por un tablón de pino oregón, al que denominaban "la carrera" y correr unos 40 metros más, cargando el saco de 80 kilos de peso, para ponerlo al alcance de la pluma de la grúa, donde armaban la eslinga que era luego izada y embarcada a los lanchones. Muchos de los principiantes que ingresaron con Don Manuel, no fueron capaces de seguir y renunciaron en los primeros días, cambiándose a otras secciones. Aquel primer día, el jefe de sección era don Humberto Cabrera, caracterizado por ser muy correcto, cortante y exigente en cuanto al trabajo, sobre todo con los recién llegados. Con los novatos, a modo de desafío, les decía que toda la saquería del galpón, la cual era mucha, debían embarcarla ellos, agregando que tenían que llegar al trabajo a la hora y con todas las necesidades biológicas satisfechas. Nos cuenta don Manuel que trabajaban desde las 07:00 hrs hasta las 11:00 hrs para luego ir a almorzar a sus casas. En aquellos días, al llegar a su hogar, lo primero que hacían era tirarse a la cama, donde se dormían al instante de puro cansancio. Como don Manuel estaba recién casado, su esposa tenía que despertarlo para

almorzar raudamente, ya que luego debía estar en la faena a las 13:00 hrs, trabajo que se prolongaba hasta las 17:00 hrs. En la época, también se trabajaba sobretiempo desde las 17:00 hasta las 19:00 hrs, período en que llegaban otros trabajadores a relevarlos, hasta las 23:00 hrs. Su remuneración era semanal, por tanto todos los sábados llegaba el pagador desde la administración. A modo de anécdota, don Manuel relata que esta persona no apareció a pagarles su primer jornal, al saber que gran mayoría, había renunciado durante los primeros tres días. Por aquellos años, eran alrededor de veinte las cuadrillas de movilizadores entre el Molo Sur y Espigón, las cuales sumaban unos 400 hombres en total.

En cuanto a la seguridad, la empresa no proporcionaba ningún elemento. Los trabajadores, sólo usaban un saco para cubrirse la cabeza y otro al cuello para secarse el sudor. También utilizaban otro saco amarrado a la cintura, que llamaban "guatero" porque cubría el abdomen y los pantalones para no ensuciarlos o desgastarlos demasiado. Algunos, usaban una especie de calzoncillos largos confeccionados por sus esposas con sacos harineros, otros se arremangaban los pantalones hasta las rodillas para no ensuciarlos. Calzaban zapatos viejos o alpargatas, éstas últimas eran confeccionadas con tela y suela de cáñamo tejido. Quienes venían de zonas rurales, usaban "ojotas", dejando en claro sus raíces campesinas. A finales del año 1965 y como resultado de conquistas gremiales, la empresa portuaria comenzó a entregarles pantalones, chaquetas de mezclilla, guantes, zapatos de seguridad y casco.



Movilizadores Portuarios de San Antonio, año 1956.

Aparte de la fuerza física, los movilizadores contaban con elementos específicos para realizar su trabajo que se guardaban en un pañol, como estrobos de cadena, de cabo, piolas, barretillas para el cobre, el gancho o "perico" para asir saquería, el cual estaba prohibido por el daño a los embalajes, piolas de acero para el embarque de cobre, el diablo para palanquear los carros y moverlos, palas para amontonar el granel como el carbón que depositaba la firma naviera Martínez Pereira para los vapores "Lontué" o "Junín" por mencionar algunos. Cuando usaban la pala para la descarga del carbón, ésta topaba con los pernos o remaches del piso del carro. El impacto del golpe a veces, hacía caer al movilizador al piso. El carbón era embarcado

como combustible en las naves con propulsión a vapor, agenciadas por la firma Martínez Pereira.

Cuando se desembarcaba carbón con tinas desde las naves, por cada bodega descargada, un movilizador por cada una en el muelle, se encargaba de "tumbarlas" para vaciar el producto en los carros o en el piso. El polvillo del carbón les cubría el rostro, quedando adherido a su piel con el sudor. Sólo se lograban ver sus resaltantes ojos y sus blancos dientes.

En el lugar de trabajo, en un comienzo no había duchas o si había, no eran las más adecuadas. Por tanto, sin ducharse y con su traje de trabajo partían a sus hogares, caminando por el centro de la ciudad, orgullosos por el hecho de trabajar en el puerto, que en aquel tiempo ya era la actividad más importante de San Antonio. Una vez en sus casas, en muchas de las cuales tampoco había ducha, se lavaban el cuerpo por partes en una artesa de madera, ubicada en el patio de la casa. Quienes los ayudaban en dichas labores, eran sus abnegadas esposas. Luego de cenar, los trabajadores se entregaban al merecido descanso, para partir al día siguiente a la misma faena, en caso de no estar rematada la nave. A veces, se daba el caso en que una nave estaba en Espigón descargando carbón en carros y en el Molo había otra que necesitaba abastecerse de dicho carbón para sus calderas, por lo cual se enviaban algunos de estos carros desde el Espigón, para ser nuevamente embarcados en ella por los movilizadores portuarios. Además, cuando trabajaban en Espigón de manera continuada, no podían ir a almorzar a sus casas, por lo que sus esposas o hijos les iban a dejar el almuerzo al lugar

de trabajo. Para superar esta situación, se instaló el restaurant "Popular", el que estuvo ubicado al costado poniente del actual edificio de la Administración del Puerto. En este lugar, había personal femenino que preparaba las comidas y estaba a cargo de un concesionario. Las comidas, eran mandadas a hacer al "Popular" por las agencias de la nave cuando ésta decidía trabajar en forma continuada. Cuando se trabajaba en el Molo Sur, llegaba hasta allá un camión con fondos con comida, la cual se servía en un espacio dentro del Galpón 5, ubicado al lado norte del Molo. Se colocaban unos grandes tableros como mesa, sobre caballetes de madera hechos por los carpinteros de la Maestranza. Acá comía tanto el personal del puerto como marítimos, reuniéndose bastante gente. Algunas veces, las compañías decidían a las 10:00 hrs trabajar en forma continuada y pedían a esa hora la preparación de las comidas en el "Popular" para que estuviera lista a las 13:00 hrs. Este hecho repercutía en que debido al poco tiempo disponible, la comida no quedaba bien preparada, por lo que la gente reclamaba y muchos se enfermaban. Finalmente, se decidió terminar con este sistema y cancelar al personal un bono de alimentación en dinero o vales para ir a comer a otros negocios fuera del puerto.

Comúnmente, el movilizador portuario salía de su casa sin saber en qué faena iba a trabajar, ya que podía ser cualquier labor como cargar bobinas de papel desde los patios, algunas de las cuales tenían una altura de dos metros y pesaban 600 kilos. Por lógica, esta faena requería mucho esfuerzo físico y también una cuota de ingenio para poder estibarlas dentro de los carros cerrados, donde debían pararlas una por una. Había casos en que tenían que cargar dos o tres

carros durante toda la mañana. Cuando los movilizadores intuían que el movimiento para la tarde iba a ser nulo, estando ya muy agotados, acudían donde el jefe de sección para solicitarle permiso para retirarse. Otros más directos, le decían que querían ir a "echar una cana al aire". El jefe de sección, conocedor de la naturaleza de sus trabajadores y de su entrega al trabajo, por lo general les daba la autorización. Tan contentos salían los trabajadores, que una vez afuera, cruzaban la calle por la estación ferroviaria de Barrancas y pasaban a los conocidos boliches ubicados a un paso de ésta en la calle El Molo con Angamos, donde aparte de relajarse y saciar la sed, conversaban de todo y comentaban de lo "paleteado" que había sido el jefe por dejarlos salir. Los tragos eran acompañados de sendos churrascos para evitar la embriaguez. Con el ánimo encendido, partían a sus hogares bien entrada la noche, donde los recibía su paciente esposa, cuyo natural destino en aquellos años, era ser una simple dueña de casa. A veces resignada, u otras veces molesta, recriminaba a su marido con duras palabras por el estado en que llegaba y el poco constructivo ejemplo que daba a sus hijos. Sin el ánimo de generalizar, ésta situación estaba dentro de los cánones normales en la vida de casi la mayoría de los trabajadores portuarios.

Ocurría que los sábados por la tarde, cuando el citador hacía la nombrada para el día domingo, no faltaban los que se rehusaban, a pesar que esta faena constituía recargo extra. Cuando no era trabajo de nave, se presentaban faenas de depósito de cobre en los distintos patios y bodegas. Allí, el jefe de sección organizaba las distintas cuadrillas de trabajo. Una vez formadas, los movilizadores manuales partían a los

pañoles a buscar sus implementos, mientras llegaban largas trenadas con carros cargados de cobre, que esperaban en el sitio para ser descargados. El cobre transportado eran lingotes de 27 kilos. Los movilizadores, de a cuatro por carro, iban tomando de a dos barras cada uno, colocándolas en cada una de las dos puertas del carro e iban armando eslingas o atados de 76 barras cada una. Sin duda un trabajo agotador, pues en una jornada se descargaban alrededor de siete carros, cada uno con 1.216 lingotes para armarlos en 16 eslingas. En los veranos y con el calor, estos carros se transformaban en verdaderos hornos, donde la sed y la deshidratación afectaban a los movilizadores. Esta situación no ocurría en los carros abiertos tipo cajón que traían barras de cobre blíster y yuguillo. Los movilizadores, debían levantar con las barretillas las barras blíster de 150 kilos, para colocarle un trozo de madera y armar las eslingas de seis barras, para luego pasarle los estrobos de cadena por debajo, para luego ser puestas al gancho de la grúa de muelle que las descargaba. Una vez en tierra, las barras eran depositadas en forma de pirámide de 56 eslingas, provenientes de un carro de 50 toneladas de capacidad. En una jornada, los movilizadores podían descargar hasta seis carros, ya que este trabajo no era tan agobiante como el de los lingotes de cobre en carros cerrados.

Durante 1950 y 1960, ya se comentaba, que San Antonio era un puerto rápido. Por ejemplo, si un trabajo de una nave se programaba para 14 horas de acuerdo a los estudios hechos por los agentes de naves, aquí solía hacerse en 10 horas o incluso en menos tiempo. Por esta razón, los capitanes zarpaban alegremente con el tiempo ganado y las economías

obtenidas por costos de muellaje. Por este motivo, San Antonio se hizo famoso entre los armadores del medio nacional y extranjero, hecho que naturalmente se mantiene hasta hoy en día.

Como decíamos antes, por aquellos años llegaba mucha carga de cabotaje en naves provenientes del norte de Chile, transportando carga surtida, salitre, sal o guano rojo de las covaderas nortinas que venía en naves pequeñas, que para la época transportaban en total unas 1.800 toneladas. Mientras se realizaba el atraque, el jefe de sección, daba las órdenes al personal de locomotoras para ir a los patios de ferrocarriles a buscar carros latones para trabajar en las cuatro bodegas de la nave. En media hora, aparecía la trenada de 12 carros. Una vez atracada la nave, los grueros ya estaban preparados, en espera de los movilizadores que llegaban al muelle con los tableros, caballetes y las "yeguas", donde recibían las eslingas con la mercancía para transportarlas dentro de los carros o hacia la bodega del puerto. De esta forma, la descarga continuaba durante todo el día y en algunas ocasiones se esperaba que el remate se realizara antes del próximo amanecer.

Pero muchas veces, el inesperado impasse se producía por falta de carros para recibir los miles de sacos que se descargaban y no había más solución que depositar la carga en los patios del muelle. A eso de las 23:00 hrs, otra cuadrilla tenía que ingresar la carga a la bodega del puerto. Simultáneamente, tres cuadrillas de movilizadores, se ponían en movimiento, corriendo con los sacos al hombro hasta que el amanecer los sorprendía entre carrera y carrera,

para mantener la secuencia de la descarga y evitar que no se apilara demasiada saquería en el delantal del muelle. El día comenzaba con dos bodegas de la nave ya rematadas, por tanto sólo faltaban otras dos, con un tonelaje menor de carga surtida. Mientras tanto, en el sitio 2 del Espigón, arribaba una nave agenciada por Martínez Pereira, con un surtido de cosas como barriles con aceitunas del Valle de Azapa, sacos con botellas vacías, fardos con ropa dada de baja del ejército, una bodega con pura chatarra, fierro viejo y sacos con azufre. Antes que la faena empezara, los trabajadores marítimos ya desayunados llegaban en la lancha que los transportaba desde el muelle Puertecito, mientras que los apostados en el muelle, aprovechaban para realizar sus necesidades fisiológicas. El baño quedaba a mucha distancia, a un costado del acceso principal del puerto, por lo que los roqueríos cercanos al Espigón o El Molo según el caso, eran usados como improvisados retretes, compartidos con las gaviotas que sobrevolaban el puerto por millares. Sin duda que este oficio, practicado por años durante las frías noches, trajo como consecuencias enfriamiento, dolores de columna o ciática, acentuados por el trabajo físico al manipular bultos pesados.

En 1940, para el trabajo de carguío de sacos desde la bodega a carros, los movilizadores se organizaban en cuadrillas de diez hombres. Cuatro pulseaban separados en parejas de dos, quienes desde lo alto del andén de la bodega cargaban sacos de 80 o más kilos en el hombro de cada uno de los seis restantes. Estos, debían llevar los sacos corriendo desde el andén para depositarlos sobre el carro. Para este trabajo, se requería más que fuerza física, habilidad para saber cargar un

saco sobre el hombro sin sufrir un desgarro ni luxación. El truco, era llevarlo corriendo, para evitar cansarse demasiado manteniendo un ritmo regular para evitar así sufrir una caída mientras cruzaban el tablón o "carrera" desde la bodega al carro. Si esto ocurría, los movilizadores decían que la "carrera pateaba" al trabajador.

Cuando se trabajaba con trigo a granel, este producto se descargaba en la bodega N°4 del Molo, a través de unos embudos o "chutes" colocados a la altura del tercer piso. En la boca de este embudo, había un movilizador encargado de recibir el trigo que se descargaba desde las "tinas" llevadas por el gancho de la grúa del puerto. Cuando la grúa colocaba esta tina sobre la boca del embudo, el movilizador la volteaba, permitiendo que el trigo bajara a través de éste hasta el primer piso de la bodega, donde era traspaleada por las cuadrillas de turno.

Había una gran diferencia entre el trabajo que se realizaba en el Molo Sur y en el Espigón. Los trabajadores del Molo Sur, siempre permanecían en aquel lugar, salvo casos especiales cuando se enviaban algunos al Espigón para reforzar alguna faena, por lo general en carga de cabotaje. Cada cuadrilla de movilizadores era dirigida por un funcionario, ya que aún no existían los capataces de cuadrilla. Las cuadrillas se componían de 4, 6 u 8 movilizadores según las necesidades del servicio que la nave exigía. Las otras, denominadas "cuadrillas de patio" eran asignadas al trabajo de depósito de carga de embarque, para cargar o descargar carros, camiones o trabajo en bodega. Generalmente, el trabajo era menos intenso en el Molo Sur que en el Espigón, donde se

trabajaba principalmente en los sitios 1, 2 y 3, que hasta fines de 1950, eran tres muelles discontinuos, razón por la cual se les denominó "espigones". Estos muelles, se sostenían sobre pilares de acero y concreto. En los dos espacios vacíos que los separaban, se colocaban gruesos tablones de roble que servían de piso. Con el tiempo y a comienzos de 1960 cuando se creó la Empresa Portuaria de Chile, los muelles se sometieron a reparaciones, por lo que se retiraron estos tablones y se rellenaron los espacios con lozas de concreto. Además, se colocaron tablestacas, llenando el vacío con una losa, lo cual finalmente derivó en la estructura actual. En la misma época, se completaron los trabajos de pavimentación de todo el Espigón, que hasta entonces era con piso de tierra. También se finalizó la reparación y habilitación de los sitios 4 y 5, denominados con el nombre de Muelle Torreti, en recuerdo del profesional a cargo de su habilitación.

En el Espigón, existieron dos galpones ubicados en la parte central de éste. En el galpón del lado poniente, a unos 12 metros del muelle Torreti, se depositaba tanto mercancía variada como granel, principalmente salitre y trigo. El grano se depositaba en esta bodega, a través de los seis embudos o "chutes" ubicados en su costado, por medio de tinas izadas por las grúas de puerto, cuyas plumas alcanzaban a llegar al costado de esta bodega. Por el centro y a lo largo de esta bodega, se extendía una línea ferroviaria por donde entraban los carros de ferrocarriles, ya fuera a depositar o retirar carga. Debido a esta particularidad, la bodega era denominaba con el nombre de "La Cueva". Apegada a ésta, por el lado oriente se ubicaba el galpón 2 para el depósito de carga surtida.

Por el año 1965, ingresaron al puerto una "hornada" de nuevos movilizadores, quienes fueron apodados por los antiguos trabajadores, como los "movilizadores de cartón". Gran parte de estos novatos, ya traían alguna experiencia de otros lados. Algunos habían trabajado en el sector marítimo como estibadores, en aseo o como suplentes en diferentes labores cuando faltaba personal. En aquel entonces, se recibía en los patios del puerto muchos sacos con salitre de cabotaje, el cual permanecía allí por mucho tiempo. Como no existían los tableros o pallets para colocar los sacos y desplazarlos con horquillas, cuando el salitre era retirado, había que usar chuzos o barretillas para despegarlo, pues se endurecía con la humedad o la lluvia.

Los sacos se estibaban en los patios en rumas de 40 sacos de altura, denominadas "pata", desde las cuales las cuadrillas debían bajarse con el gancho de la grúa, tal como usaban los ganchos para despegar los sacos entre sí, ya que las manos se dañaban y muchas veces sangraban. Éste, era un trabajo muy pesado y sacrificado. El otro trabajo difícil en aquella época, era la movilización de sacos de 43 kilos con cemento de importación y de cabotaje, que venían en carros cerrados desde La Calera. A pesar que este trabajo les producía buen ganancial por tonelaje movilizado y un recargo especial por ser producto tóxico, era un trabajo muy complejo. Las cuadrillas que realizaban esta faena, trabajaban embarcando la nave, para lo cual se destinaban cuatro hombres por bodega para colocar las eslingas al gancho de la grúa. Como se transportaban 700 sacos por carro, esto significaba que debían descargar 4 carros en una jornada. En los embarques directos, los sacos se retiraban del carro a pulso, para ser

depositados sobre un tablero en el que armaban la eslinga que la grúa del muelle izaba para embarcarlos. En algunas ocasiones, los sacos venían calientes dentro del carro, además el polvillo que emanaban era infernal y muy tóxico. Cuando los movilizadores terminaban la jornada, las yemas de los dedos se les rompían. Como hecho anecdótico, en los embarques de sacos con cemento, había también carros cargados con barricas de madera que contenían vino para embarque. Este brebaje, era la solución para la carraspera que les producía el polvillo tóxico emanado por el cemento. No faltaba quien portaba las herramientas necesarias, que le permitía extraer de aquellas barricas, el vino que aliviaba la molestia de la sufrida garganta. Las herramientas, consistían en una barrita de hierro cuadrado a modo de taladro, con un extremo puntiagudo y en el otro, una barra horizontal a modo de mango, que usaban para hacer un orificio a las barricas, que llamaban escariador. El otro implemento, era una bombilla metálica con la que succionaban el vino, generalmente de buena calidad, el cual se exportaba desde 1930. Una vez realizada la operación de libar el vino, tapaban el orificio con un "spirche" o tarugo de madera, puesto a modo de tapón. Incluso, venían de otras áreas del puerto a deleitarse con la tan preciada bebida. Este vino, era transportado en diferentes envases de madera, que se diferenciaban por su tamaño y capacidad, denominados como vasijas, cuarterolas de doscientos litros, anclotes, barriles de cien litros y bordalesas.

Otro trabajo duro, era el movilizar sacos con metal concentrado de cobre, que era un polvillo negro verdoso muy fino, el cual venía en sacos pequeños que pesaban

80 kilos y llegaban en camiones de unas 20 toneladas de capacidad. Tiempo después, comenzó a llegar a granel en camiones tolvas, cubierto con una especie de gelatina para que no se dispersara el polvillo durante el trayecto. Cuando la tolva se levantaba para descargarlo al piso, se pegaba esta gelatina entre los resquicios de la carrocería y había que usar chuzos o rastrillo para despegarla.

No en vano, los movilizadores fueron considerados como obreros sacrificados, quienes realizaban el trabajo bruto por decirlo menos. Pese a aquello, decían tener un cierto pedigrí con respecto a los grueros y al operador de grúas móviles, pues se consideraban como el actor principal dentro de la faena portuaria. Si bien las máquinas servían de apoyo a su labor, los operadores se atenían a lo que el movilizador les indicaba con relación a lo que había que hacer para desarrollar bien una faena. Esto los hacía sentirse orgullosos, pues a pesar de ser simples obreros, tenían un cierto poder.

En aquel tiempo, en una jornada de embarque de cobre podían ocuparse centenares de personas si tomamos en cuenta que en una nave con 5 bodegas trabajando, por el lado portuario se ocupaban 4 movilizadores por cada una para enganchar o desenganchar en la grúa, lo que sumaba 20 trabajadores. En los patios, había 3 cuadrillas con 8 personas cada una, a lo que se sumaban funcionarios encargados del control de la mercancía. Por el lado de los marítimos, estaban los marineros auxiliares, los estibadores a bordo, personal de embaladores para reparar los bultos averiados, empleados de bahía etc. Pese a la dureza de aquel trabajo,

los movilizadores eran personas muy alegres. Existía mucho compañerismo y se apoyaban mutuamente en el desempeño de las faenas. Esta unidad se extendía incluso más allá de su ámbito específico, como por ejemplo, su cercanía con el sector marítimo.

La relación social entre los movilizadores portuarios.

El movilizador portuario de San Antonio, tenía un orgullo especial y a la vez, un sentido de competencia en buenos términos por tratar de ser el mejor entre su cuadrilla. Entre las cuadrillas que siempre eran conformadas por las mismas personas, se formaban buenas relaciones de camaradería y solidaridad. Por ejemplo, cuando algún compañero se veía aquejado por alguna enfermedad que afectara su economía, los demás de su cuadrilla cooperaban con ayuda en dinero y se colocaba la lista con los nombres de quienes cooperaban en la entrada de la sede donde se reunían. La solidaridad abarcaba también el ámbito laboral, en el sentido de que los más experimentados enseñaban a los novatos a realizar bien el trabajo. Otros, les enseñaban a cómo calcular el tonelaje que cada cuadrilla movilizaba y el ganancial que obtendrían con él. Este tonelaje movilizado, que en un comienzo lo controlaba en faena un funcionario asignado por la Empresa Portuaria, anotaba los datos en una tarja o report, especificando el nombre de los que componían la cuadrilla, la cantidad de bultos movilizados con su respectivo peso y la sumatoria total. Una vez concluido el turno de trabajo, una copia de este report era enviado a la oficina de Liquidación de Jornales, donde otro funcionario asignado para el efecto,

realizaba los cálculos para el pago de los jornales a cada trabajador, los que generalmente se hacían dentro de los seis primeros días de cada mes.

Debido a la falta de capacitación, que en aquellos años no existía, se producían muchos accidentes, que eran muy comunes en la manipulación de la carga, por ejemplo, apretones o torceduras de dedos en el manejo del cobre. En cuanto a desgracias, cómo no recordar a aquel movilizador u obrero marítimo que pagaba con su vida a causa de ellos. El único tributo que recibía, era el que le daban sus compañeros trabajadores, quienes paralizaban las faenas del puerto para asistir a su funeral. En gran número llevaban su féretro hasta su última morada, subiendo por el Cerro Alegre, en aquel clásico carrito mortuorio, tirado por unas quince parejas de trabajadores. Era común que acompañaran al cortejo, representantes de las diferentes organizaciones gremiales, cada una portando con orgullo sus respectivos estandartes, luciendo el crespón negro en señal de duelo. Una vez llegados al camposanto, ante el dolor de su familia, le rendían los merecidos honores, resaltando sus cualidades demostradas en vida. Terminado el doloroso entierro, era inevitable la recordada costumbre de pasar a servirse unas copas al "quitapenas". Allí, entre trago y trago, el compañero fallecido continuaba siendo el tema central de la conversación. Otros, ante la preocupación del deber por cumplir, se iban a sus casas a comer algún refrigerio, para luego volver al puerto y proseguir el trabajo interrumpido. A las 20:00 hrs de esa tarde, el arduo trabajo del movilizador continuaba, ya fuera moviendo sacos con trigo, con sal o fardos con quillay de cien kilos de peso a los cuales había que "ponerle el hombro".

Era tal la intensidad del trabajo, que este movilizador se asemejaba a una bestia de carga. Por tal motivo, una vez cumplido el tiempo para jubilarse, muchos de ellos vivían sólo unos pocos años más, ya que se encontraban demasiado desgastados. También, había algunos que quedaban lisiados por el resto de su vida, otros con dedos menos o con sus extremidades y columna afectados. Había casos en que algunos trabajadores no tenían el tiempo para jubilarse. Mientras esperaban aquel momento, se les reubicaba en labores que no requirieran demasiado esfuerzo físico, tales como hacer aseo en las bodegas o en patios. A los que sabían leer, se les ocupaba como recaderos o para amarrar y desamarrar las espías de las naves, a otros como serenos o vigilantes en la maestranza o en labores en el varadero que había al costado norte de la entrada al Espigón, donde se reparaban los grandes lanchones. Este último trabajo, lo realizaban junto a los conocidos maestros carpinteros de ribera. Hubo también casos en que algunos, producto de sus dolencias no podían acudir al trabajo, por lo que llegaba algún familiar a justificar su inasistencia. No había duda en que algunos jefes se compadecían ante esta situación, pero eran los menos, por lo que quienes faltaban al trabajo sabían con quien lo hacían.

La parte gremial.

Desde sus comienzos hasta mediados de 1950, los componentes del gremio de movilizadores no tenían un buen pasar en el aspecto remunerativo. Esto, debido a que las directivas de los gremios eran personas poco luchadoras,

gente ya muy antigua, sin preparación ni capacidad para ir a Valparaíso y plantearse ante las principales autoridades portuarias, ya que sólo se limitaban a hacerlo ante el administrador local. Los movilizadores reclamaban enardecidamente en las reuniones. Los dirigentes, exigidos por la presión de sus dirigidos llegaban a la oficina del administrador durante las horas de trabajo, haciendo caso omiso sobre el protocolo de una adecuada presentación personal. Entraban a la oficina de la primera autoridad portuaria luciendo su habitual indumentaria de trabajo, sudorosos, con la cabeza cubierta con el saco que usaban de turbante, algunos incluso hasta fumando. El administrador, quien los atendía sólo por cortesía, una vez que escuchaba los reclamos, se limitaba a dar cuenta de ellos por teléfono al Intendente de Puertos en Valparaíso, no recibiendo ninguna solución de vuelta.

Sin duda alguna, uno de los más recordados dirigentes que tuvo el gremio de movilizadores fue don Julio Reyes Rojas, quien ingresó al puerto en el año 1936, siendo contemporáneo con Aurelio Santis Q. y Francisco Alarcón P., antiguos dirigentes formados "a pulso".



Dirigentes y movilizadores portuarios con el estandarte del gremio, en una ceremonia en la Plaza de San Antonio durante la década de 1950. En el extremo derecho, don Arturo Villatoro M. y con el periódico, don Julio Reyes R.

Don Julio, a pesar de no tener una formación académica, era muy entendido en cuestiones gremiales, pues leía mucho al respecto. Además, poseía un intelecto agudo y una visión amplia de la problemática laboral. Fue uno de los primeros que mejoró la gestión dirigencial y tomó la iniciativa para realizar gestiones ante las autoridades de Valparaíso. Como los dirigentes que ejercieron antes de él eran muy antiguos y sin capacidad de lucha, pese a lo mal remunerados que estaban, don Julio Reyes los exhortaba para buscar soluciones ante tal injusticia. Sin embargo, estos dirigentes, que mantenían su cuota de poder apoyados por sus respectivos

adherentes, no sentían mucha simpatía por él. En aquel tiempo, la mayoría de la gente de movilizadores era de tendencia comunista, incluso algunos de ellos andaban con el diario "El Siglo" debajo del brazo. También estaban los radicales, que eran más preparados, pero no se inmiscuían en asuntos gremiales, sino más bien en aquellos de orden político y partidista. Don Julio Reyes, quien era anarco-sindical, en representación de los movilizadores portuarios junto a Carlos Navarrete, dirigente de los estibadores de su misma tendencia, establecieron un acuerdo para cambiar las condiciones de trato laboral y sustituir de alguna forma, a las directivas existentes. Esto, porque si bien en el gremio de estibadores imperaba el comunismo, sus directivas eran poco capacitadas y no tenían ni el empuje ni el temple que la situación exigía. Cuando don Julio postuló para ser elegido dirigente, consiguió el apoyo de 30 novatos que entraron al puerto en el año 1945, a quienes los antiguos dirigentes no daban mucha opción ni cabida. Sin embargo, don Julio junto a parte de sus nóveles adherentes, comenzaron a hacer gestiones en Valparaíso que dieron buenos frutos. Entonces, los antiguos dirigentes, quienes eran considerados como vitalicios, comenzaron a sentirse menoscabados, ya que Reyes era más preparado como gremialista y luchador. El grupo de exaltados, comenzó a realizar una serie de peticiones antes los jefes de Valparaíso. Cuando estas no se cumplían, los emplazaban y se paralizaban las faenas de naves a fin de ejercer presión. Al final, éstas eran aceptadas. Por ejemplo, en 1940 a los movilizadores recién ingresados se les pagaba un valor ínfimo por tonelaje movilizado. Entonces, don Julio en conjunto con otros dirigentes locales de los diferentes gremios, preparó un proyecto tarifario que

dio luz al decreto N°4.467, el cual mejoró significativamente la parte remunerativa de los gremios ligados al movimiento de la carga. Entre sus partes, este decreto establecía los valores específicos a pagar según el tipo de mercadería movilizada, la que por supuesto era bastante variada como saquería, cobre, concentrado de cobre, granel, etc. El producto movilizado que mejor se pagaba por su peso, eran el cobre y el concentrado de metal. La saquería que era lo más mayoritario, se pagaba por altura de atoche y distancia recorrida con el saco al hombro. Con el paso del tiempo, esta labor fue mejorando su pago, conquistas que fueron ganándose paulatinamente.

El decreto fue por fin aprobado en el año 1956, bajo el gobierno de Carlos Ibáñez, después de mucho tiempo de debates, gestiones y el negativismo inicial de algunos. Cabe mencionar que por su leal posición gremial y por defender las condiciones laborales de sus compañeros de trabajo, don Julio Reyes fue detenido por las autoridades de la época, durante un acto realizado un 1 de mayo de 1955, en la plaza de San Antonio. Entonces ocurrió, que aquellos compañeros que eran del bando de los antiguos dirigentes y consideraban poco menos que loco a Julio Reyes comenzaron a adherirse al bando de los que estaban con él. Les apodaban como el "gremio chico", que poco a poco se transformó en un gremio fuerte y numeroso, pues Reyes aceptaba democráticamente y sin prejuicios, a todos los que quisieran agregarse. A medida que se iban sumando más compañeros, Reyes comenzó también a preparar nuevos postulantes para elecciones venideras. Se transformó así, en un formador de futuros dirigentes. Las elecciones se realizaban todos los años, donde

él hacía de instructor, enseñándoles la normativa gremial, cómo debían comportarse y las funciones inherentes a cada cargo directivo. Para conformar las directivas, se elegían seis dirigentes, aparte del cargo de presidente que el mismo ejercía. Con el paso del tiempo, el gremio consiguió también que aquellos movilizadores en condición de eventuales, fueran pasados a la planta estable, dado que constituían un peligro, en caso que se suscitara un paro de labores, en el cual estos no tenían derecho a participar. Ocurrió también, que el trabajo aumentó y comenzó a entrar al puerto más gente por mediación de los partidos políticos. Algunos llegaron desde otras reparticiones dentro del puerto. El gremio comenzó a modernizarse y a tomar el ejemplo de puertos de otros países.

Por 1960, año de la creación de la Empresa Portuaria de Chile, como producto de gestiones por parte de la dirigencia de la Federación Nacional, se crea la función del Capataz Tarjador, labor que realizaba un funcionario administrativo, la cual fue asignada a los movilizadores más capacitados de cada cuadrilla. Además, se crearon los cargos de jefes y subjefes de grupo, que también se eligieron de entre los más capacitados. Otro logro, fue la adquisición de una sede para hacer sus reuniones. Esta solicitud, se hizo ante el administrador de entonces, pidiendo uno de los pisos del edificio de la planta baja de la Administración, donde había unas bodegas para desechos y carga de rezagos. Dado que los administradores le tenían mucho respeto a Julio Reyes, se consiguió este espacio y de inmediato en días libres, un grupo de movilizadores se puso a trabajar para habilitar

la futura sede. Hicieron un gran salón con una muy bien implementada biblioteca.

A mediados de los 60, comenzó la intervención de la política en el ámbito gremial, principalmente el partido demócrata cristiano bajo el gobierno de don Eduardo Frei Montalva. Hasta antes de este período, en Valparaíso había una sola organización que aunaba a los trabajadores portuarios, llamada Mariano Valenzuela. Durante el gobierno de Eduardo Frei, se formó otra organización llamada Unioport, liderada por los demócratas cristianos. Esta situación, generó como consecuencia el "lock out" o cierre del puerto de Valparaíso propiciado por el gobierno, del cual haremos mención más adelante, ya que tuvo cierta repercusión en San Antonio.

Si bien los paros eran ilegales para los gremios, estos se producían inevitablemente por diversas circunstancias. La mayoría de los dirigentes elegidos, por lo general trabajaban en el Molo Sur. Esto se debía, a que con respecto al Espigón, la mayor parte de los asociados trabajaba en este lugar, lo que por lógica les aseguraba el éxito en la elección y les permitía también tener seguridad en cuanto al éxito en la consecución de alguna conquista. Además, la realidad laboral entre ambas secciones difería en algunos aspectos.

El gremio de Movilizadores de San Antonio, tuvo su propia ambulancia para transportar los socios que enfermaban o sufrían algún accidente. Don Domingo Donoso, antiguo movilizador, durante muchos años ejerció esta labor, razón por la cual hubo de dejar por un tiempo el trabajo en las

cuadrillas. Cuando el gremio firmó un contrato de atención médica con el Hospital Clínico de la Universidad Católica de Santiago, esta ambulancia tuvo un rol fundamental, ya que cuando algún grupo de trabajadores requería de alguna atención para exámenes en dicho lugar, se la usaba como medio transporte. Fue de mucha utilidad, pues hubo instancias en que se ocupaba por semanas completas en viajes a Santiago, ya que la ambulancia servía a todos los gremios de trabajadores de la Empresa Portuaria de Chile. En algunas ocasiones, se utilizaba para servir a personas particulares, ya que ante una urgencia, el gremio no se negaba. La mantención y habilitación de este vehículo lo realizaba personal del Gremio de Maestranza.

Si bien cada uno de los gremios existentes en el sector portuario, eran distintos en cuanto a los tipos de trabajos que cada uno ejecutaba, el de movilizadores era el que contaba con más asociados junto al de Maestranza.

Aparte de Julio Reyes, el gremio tuvo otros dirigentes destacados a nivel nacional, que fueron parte del semillero formado por él, como Arturo Villatoro Marambio y Sergio Soto Muñoz. El primero, fue presidente de la Federación Nacional de Obreros Portuarios durante dos periodos, el último de ellos entre 1967 y 1970. A Villatoro, le correspondió realizar las simplificaciones al tarifado que se aplicaba según el decreto N°4.467. Esta iniciativa, fue producto del advenimiento de los cambios que la tecnología iba a producir con la aparición del contenedor metálico, el cual iba a modificar los sistemas de manipulación de la carga. Para

adquirir mayor conocimiento, Villatoro realizó un viaje a Estados Unidos invitado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), para conocer la realidad operativa en puertos más desarrollados que los nuestros. Tal medida, llevó a cambios en el sistema remunerativo y previsional de los trabajadores, creando una nueva planta de grados para el pago de sus remuneraciones. Además, logró reactivar una ley para la continuidad de la previsión, es decir, permitió a los trabajadores llenar los vacíos o "lagunas" previsionales para a futuro optar a una buena pensión al momento de jubilarse. Fue parte activa en la consecución de un convenio con la Universidad Católica de Valparaíso para la creación en 1969, de un Centro de Adiestramiento Portuario para capacitar técnica y profesionalmente a trabajadores de la Empresa Portuaria. También, formó parte en la gestión para la promulgación de la Ley N°16.744, que permitió implementar las primeras medidas de Seguridad y Prevención de Riesgos para los trabajadores. En el tema previsional, el dirigente local Sergio Soto tuvo una importante participación, quien por su capacidad llegó a ser asesor previsional del Senador de la república José Ruiz Di Giorgio. Otros presidentes de este gremio, elegidos a partir de 1965 fueron Ulises Olivares T., Arturo Núñez N. y José Maulen Soto.

A modo de reconocimiento, nombraremos algunos de estos dirigentes que participaron junto a Reyes, del gremio de grúas eléctricas, a Guillermo Manríquez, Guillermo Pino y Eduardo Chamorro. De movilizadores, a Sergio Soto, Francisco Villatoro y Arturo Villatoro. De maestranza, a Ramón Pezoa, Segundo Pérez y Héctor Vilches. De locomotoras, a Manuel Tobar, José Villagrán, Guillermo

Galleguillos y Jorge Cornejo. De Vías y Obras, a Manuel Mora, Luis Canales y Mario Mora. De tarjadores a Simón Jiménez y Ernesto Guzmán entre otros.

Después de septiembre de 1973, cesa la actividad gremial, ya que poco a poco se comienzan a implementar los cambios tecnológicos dentro de los puertos. Aparecen los sistemas de unitización de la carga en pallets o tableros movilizados y apilados por grúas móviles. Se implanta un sistema de turno de 6 horas y media de trabajo para todos los trabajadores, tanto marítimos como portuarios. La actividad del puerto se mantiene en constante crecimiento. A partir de 1975, comienzan a llegar los primeros contenedores que modifican aún más los sistemas de movilización de la carga, desplazando paulatinamente al movilizador manual. En Octubre del año 1981, la Empresa Portuaria de Chile, entrega los servicios de movilización de la carga al sector privado. Muchos de los últimos movilizadores manuales, luego de ser finiquitados, acceden a puestos de trabajo en este sector principalmente en entrega de carga de contenedor a bodega.

El Gremio de Tarjadores.

Alrededor del año 1956, cabe mencionar un hecho importante para el gremio de Movilizadores Portuarios. De acuerdo a las necesidades del puerto, en aquella época ya el Servicio de Explotación de Puertos debía llevar un control estadístico de todos los movimientos de mercancías tanto de embarque como de desembarque y de los movimientos en los patios y bodegas. Como resultado de las conquistas y logros alcanzados por los trabajadores obreros, se formó dentro de los más instruidos del gremio de movilizadores y de otras reparticiones de obreros, un pequeño grupo de no más de veinte, los cuales pasaron a realizar la labor de tarjadores, que hasta ese momento realizaban los funcionarios. Como el trabajo portuario iba en franco aumento, la planta de funcionarios se hizo insuficiente para atender toda la demanda, situación que aprovecharon para intervenir en esta labor, que no estuvo exenta de conflictos. Nació así, el cargo del Tarjador, cuya función era la de estar a cargo de la supervisión del trabajo de una cuadrilla de movilizadores, anotar en el documento tarja, los nombres de los componentes, el tonelaje movilizado que debía coincidir con el de los Empleados de Bahía particulares. Además, debían incluir en la tarja, los recargos específicos ganados gracias a la gestión de sus dirigentes, similar al caso de los estibadores marítimos, como por ejemplo movimientos por larga distancia, trabajo con carga nociva, mercadería endurecida, como era el caso de la sal y otros productos o altura de arrumaje.

Este grupo de tarjadores, conformó un gremio que tuvo

representatividad ante el Consejo Local Portuario, pero que perduró muy poco tiempo. Tuvieron como dirigentes a Simón Jiménez M. y a Ernesto Guzmán L. Con posterioridad al año 1958, la mayoría de estos, pasaron a formar parte de la planta de funcionarios. De acuerdo al decreto N°4.467, esta labor la continuaron ejerciendo trabajadores de las cuadrillas de movilizadores que pasaron a ser denominados como capataces.

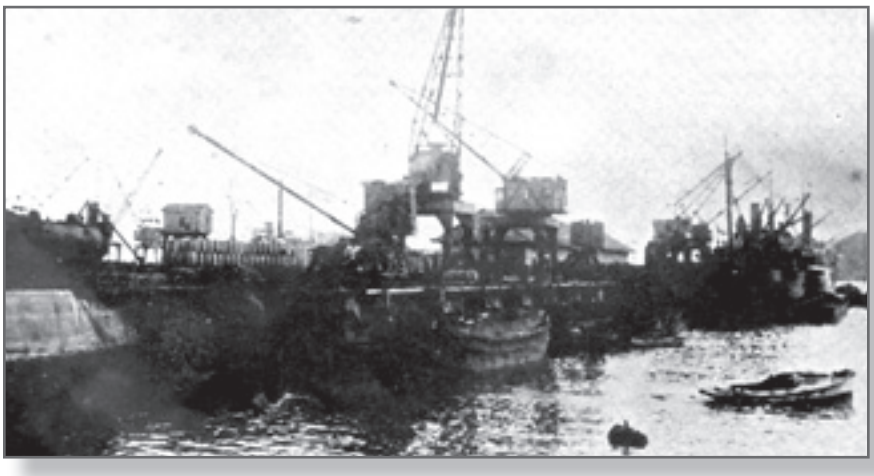
El Gremio de Locomotoras

El origen del gremio.

En un comienzo, se le conoció como Gremio de Máquinas, denominación genérica que no especificaba con claridad la función que este realizaba. Se le conocía también como Control de Equipos Ferroviarios o Sección Tráfico. Su función, era ingresar al puerto carros ferroviarios de propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Los carros cargados transportaban la mercancía que iba a ser embarcada en las naves atracadas o depositada en los patios y bodegas del puerto para un embarque posterior. Los carros vacíos ingresaban para sacar fuera del puerto, la carga que se desembarcaba desde las naves.

El mismo año 1912, en que se inician las obras de construcción del puerto, se instala el primer ramal ferroviario en San Antonio, que antes llegaba hasta Melipilla, uniendo de esta manera a nuestro puerto con la capital. Las obras del Molo Sur, concluyeron en el año 1918, junto con los ramales

ferroviarios para el ingreso de la carga. De esta forma, se dio comienzo a las primeras operaciones portuarias de embarque y desembarque de carga desde y hacia distintos puntos del país. Al no existir una fecha exacta de cuando entraron al puerto los primeros trenes con cargas y cuando nació este gremio de locomotoras, concluiremos que pudo ocurrir de hecho, a partir de ese año. Otro factor que nos permite llegar a esta conclusión, es que en aquella época el transporte camionero y las carreteras del país no alcanzaban todavía la evolución y el desarrollo necesario para permitir el tránsito de carga masiva y de gran peso hacia o desde los puertos. Lo que nos permite determinar que, la mayor parte del transporte de mercancías durante las cinco primeras décadas a partir de 1918, se realizaba por vía ferroviaria. Los trenes, movilizaban mercancía variada, tanto de cabotaje, importación y exportación, como carbón, cobre en barras, barriles con vino, animales vivos, saquerías con cereales, cebada malta, alambres de cobre, diversos tipos de gráneles y mercancía surtida.



A la izquierda, locomotora ingresando al Molo, año 1935.

Por aquellos años, el más alto record de producto movilizado, lo marcaba el carbón a granel que llegaba desde los minerales de Lota y Schwager, esto debido a que hasta finales de los años 50, gran parte de la industria nacional se abastecía del carbón para su funcionamiento. El puerto de San Antonio fue una de las principales puertas de entrada de este mineral, para abastecer a las industrias y plantas termoeléctricas de la zona central del país. El carbón era descargado desde las naves con grúas de puerto con tinas, las cuales llenaban los carros de 20, 30, 40 y 50 toneladas de capacidad, los que luego eran sacados del puerto tirados por una locomotora a carbón, que los dejaba en el patio de la Empresa de Ferrocarriles ubicado detrás del andén de la antigua estación de Barrancas .

Antes de que se habilitara la carretera Panamericana Norte, existía una flota de naves que eran llamadas "naves costeras" de cabotaje interno. Algunas de estas, operadas por la empresa naviera Martínez Pereira. Salían desde San Antonio tanto hacia el norte como al extremo sur del país. Hacían su primera escala en Los Vilos, después en Coquimbo hasta llegar a Arica. Este tipo de transporte por mar compensaba también la falta de transporte carretero adecuado. Se comprenderá además la gran importancia que por esos años tuvo el Gremio de Locomotoras, en cuanto al movimiento de carga dentro de los puertos, siendo un eslabón relevante en la cadena de movimiento del comercio exterior tanto hacia fuera y dentro del país.

A partir de 1950, aparte del carbón lo que más se movilizaba por carros, era el cobre en barras. Diariamente entraban al puerto trenadas de veinte carros planos, tipo plataforma. Este

cobre era depositado en un patio de depósito que la Braden Cooper tenía al lado centro oriente del camino Costanera y que se extendía hacia el lado sur del Espigón. En este patio se iba dejando el cobre que se descargaba. Posteriormente, al no existir camiones adecuados para su movilización hacia los recintos Molo o Espigón, era nuevamente cargado a carros para su traslado, algunos días o semanas después.



Obreros bajando de carros, barras de cobre yuguillo en estación de Barrancas, año 1928.

En el Molo Sur, existían 4 bodegas de tres pisos asignadas con los números del 1 al 4, más un gran galpón asignado con el número 1. Había 4 patios para depósito al descubierto. En 1959, se construye una especie de piscina para depósito ubicada en la punta norte del Molo, donde se depositaba

carbón a granel proveniente de la descarga de naves, realizada por la Planta Mecanizada. Hasta estos lugares mencionados, habían ramales y líneas férreas donde llegaban los carros para efectuar faenas de depósito o retiro de carga.

Las dotaciones de personal y los turnos de trabajo.

El personal del Gremio de Locomotoras, operaba en el ingreso o salida de carros tanto vacíos como cargados, en muchas ocasiones, durante las veinticuatro horas del día. En términos portuarios, "alimentaba" al puerto con la carga de ingreso para embarque y permitía el despeje de éste con la carga que se descargaba desde las naves. El personal de Locomotoras estaba constituido por unas treinta personas. Al comienzo, hubo cuatro locomotoras a carbón. Generalmente se ocupaban dos o tres de acuerdo a las necesidades de trabajo. Una por ejemplo, trabajaba en el Molo y la otra en el Espigón. Cuando había mucho trabajo, se ponía en operación una tercera o cuarta, que trabajaban las ocho horas legales; salvo que los jefes de sección debido a congestión de carros, pedían que continuara trabajando en los horarios de colación. Lo que era necesario para que el flujo de tránsito de la carga dentro del puerto no se interrumpiera.

Como en un comienzo a este personal no se le pagaba por concepto de tonelaje movilizado, se asignaba para este horario extra, a la locomotora y al grupo que estuviera más bajo en horas de sobretiempo. De esta manera, se llevaba una rotación para igualar la cantidad de horas extras entre todo el personal. Los turnos de trabajo para este gremio,

eran variables, pues nunca se sabía anticipadamente qué volumen de trabajo se iba a producir en un día determinado. Las citaciones se basaban en la importancia de su labor para mantener un flujo regular de carga y así evitar que se produjera congestión de carros cargados en las secciones del puerto. Tenían una redondilla muy especial de día domingo y festivos, distinta a los otros seis días de la semana. Ocurría que un grupo, por prelación de la redondilla, trabajaba durante todo un día sábado hasta las 07:00 hrs del día lunes siguiente. Durante ese tiempo, se iban relevando entre sí, para descansar o dormir algunas horas. Desde luego, eran 48 horas de trabajo continuado que este grupo realizaba. Sin embargo, los trabajadores eran jóvenes, enérgicos e impetuosos en cuanto al trabajo, pese al cansancio y agotamiento que provocaba. Además, este gremio debido a la responsabilidad que tenían en el tráfico y movimiento de la carga, era el que más dinero ganaba dentro del personal portuario, por las excesivas horas en trabajo de sobretiempo. Razón por la cual, no eran pocos los trabajadores de otros gremios que anhelaban integrarse a este, cuando se producía alguna vacante por jubilación.

Con la creación del decreto N°4.467, se mejoran las remuneraciones del personal. Otras mejoras que incluía este decreto, fue la creación de cargos jerárquicos como los jefes y subjefes de grupo para aquellos trabajadores que estuvieren a punto de jubilar y que por razones de salud no pudieran realizar trabajos de mucho esfuerzo físico. De esta manera, incrementaban sus ingresos a la hora de jubilar. En el caso de locomotoras, este jefe de grupo junto con el maquinista obtenía por concepto de tonelaje, un 30% más que el resto

de los componentes del grupo. El fogonero, obtenía un 20% de este recargo, el armador el 10 %, mientras que los palanqueros no tenían recargo.

Los equipos de trabajo.

Cada grupo o equipo de trabajo se componía de cinco personas. El Jefe de Grupo, era el encargado de coordinar en un turno el trabajo de las locomotoras tanto hacia el Molo como al Espigón. También, recibía por parte de los jefes de estas secciones, las órdenes del trabajo a realizar, de acuerdo a las solicitudes de las compañías navieras representadas por el Jefe de Bahía. El jefe de grupo, entregaba estas órdenes en forma verbal al armador, que básicamente consistían en la lista de los números de los carros con los cuales, este último armaba las trenadas. El armador, era el encargado de ir al patio de ferrocarriles para armar y organizar los trenes o armadas con carros vacíos o cargados y realizar los cambios de líneas. Cuando se trataba de un trabajo directo a una nave, este debía tener la armada dispuesta en el muelle, algunas horas o minutos antes que esta atracara. Los dos palanqueros, eran los encargados de dirigir las trenadas. Se ubicaban en la trompa de la locomotora o unos metros más adelante para ir haciendo las señales respectivas, de acuerdo a las órdenes del armador, para entrar a una determinada línea y estacionar la trenada. Ésta, era colocada en el lugar en que se solicitaba, ya fuera al costado de la nave atracada o en algún patio o bodega del puerto, para efectuar carguíos o descarguíos. También realizaban cambios de línea y enganchaban o desenganchaban los carros. El maquinista,

era el encargado de manejar la locomotora y el fogonero, de preocuparse de que la máquina contara con el combustible, en aquel entonces carbón y agua necesaria, además de controlar la presión de la caldera. Cuando llegaron las locomotoras Diesel a petróleo, que reemplazaron las que funcionaban carbón, el fogonero pasó a ser ayudante de maquinista. Si bien estos cargos establecían una diferencia jerárquica, en la práctica del trabajo no existía tal diferencia, pues a modo de hacerlo más efectivo y con el fin de ganar más dinero, todos se repartían las funciones indistintamente, incluyendo al jefe de grupo.

En las oficinas del gremio, ubicadas frente a los galpones de la Maestranza, trabajaban dos funcionarios encargados del manejo administrativo del movimiento de las locomotoras, de la citación del personal y del control de los tonelajes movilizados. En ese lugar, frente a la oficina y a un costado de la línea oriente, estaba el refugio del personal de locomotoras. Se llegaba hasta él, entrando por la antigua estación de Barrancas, ubicada en la calle Angamos con Avenida El Molo, cruzando por la parrilla de la empresa Ferrocarriles del Estado. Era una gran sala de madera con casilleros, donde el personal del gremio guardaba sus pertenencias y realizaban sus reuniones o fiestas de convivencia.

Aparte de estos cinco equipos, había también equipos de reemplazo, que se ocupaban en el caso de que una locomotora debiera trabajar de corrido y durante toda la noche, cuando había que hacer turnos. Por ejemplo, tres operadores salían a las 17:00 hrs de su turno y volvían a las 19:00 hrs. A esa hora, salía el resto que volvía a las 21:00 hrs, hora en que se

juntaban todos para continuar trabajando durante el resto de la noche hasta que durara la faena. Cuando no se trabajaba de corrido durante un día, los turnos normales eran desde las 08:00 hasta las 12:00 hrs y desde las 14:00 a las 18:00 hrs. Había un intervalo de dos horas de colación. Cuando se trabajaba de corrido, intervenían el personal de reemplazo por esas dos horas, para mantener la continuidad del trabajo, hecho que se repetía después de las 18:00 hrs.

La prioridad de atención la tenían las naves atracadas, luego atendían otras faenas como por ejemplo, sacar sacos con trigo, que cuadrillas particulares llenaban en los patios adyacentes o sacar carbón de la piscina del Molo, faenas en las cuales se sacaban carros cargados para entrar después con más carros vacíos, que esperaban en otros ramales de la sección. Con esto, quedaba demostrado por un lado que, el movimiento de trenes era continuo durante todo un día hacia los diferentes lugares del puerto. Y por otro, la importancia que este gremio tenía en el movimiento de los grandes volúmenes de carga que entraban o salían desde el puerto.

El puerto en los primeros años.

Durante las primeras cinco décadas del siglo XX, la mayor parte de los sitios operacionales del puerto no tenían pavimento de concreto. Esto ocasionaba serias dificultades para el trabajo de las locomotoras, dado que las líneas férreas estaban colocadas sobre los durmientes de madera y a su vez estos, colocados directamente sobre el piso sin el colchón de

lastre sobre el cual debían asentarse. A causa de las lluvias, se formaba un tremendo barrial desde la avenida Barros Luco hacia el mar con el natural ablandamiento del terreno donde estaban las líneas férreas y putrefacción de los durmientes de madera. Debido al peso de los trenes, éstas se hundían en el terreno provocando el descarrilamiento de los carros. Como las locomotoras no tenían la fuerza necesaria a veces para tirarlos o volver a enrielarlos, esto provocaba serias interrupciones en el flujo de la carga con todas las demoras en la descarga y movimiento de las naves, sumados los costos operacionales por reparaciones de las líneas.

Las primeras Locomotoras.

Las primeras que funcionaban a carbón, era toda una aventura para operarlas. Como se mencionaba, existían cinco, pero habitualmente se trabajaba con tres. Tenían una capacidad de tiraje de hasta doscientas toneladas. Tres de ellas, tenían una plancha de bronce pegada en uno de sus costados, en que figuraba el nombre del maquinista que la había recibido cuando llegaron al puerto en el año 1918. Algunos de los nombres inscritos eran los de Rosendo Fernández, Tobías Pérez y Desiderio Miranda. Al comenzar la faena, había que sacarlas desde la Maestranza, examinar el depósito del agua y revisar el carro "tender" acoplado a la locomotora para ver si tenía carbón suficiente para trabajar durante la jornada. El carro "tender", adosado en la parte trasera de la locomotora, se cargaba con carbón depositado en la entrada del Molo con una tina que era izada con una grúa de muelle. Por el exceso de trabajo a que eran sometidas, había que abastecerlas con agua

unas tres veces por día, desde un estanque tipo caballete que estaba ubicado a la entrada de la maestranza del puerto. Esta faena, era realizada por el equipo que las trabajaba. Mientras se abastecía con agua, el fogonero alimentaba la caldera con carbón, sacado desde un depósito que un palanquero llenaba desde el "tender". Era una faena muy dura y peligrosa, sobre todo cuando se trabajaba de noche, cuando la iluminación era escasa. En este caso, los palanqueros usaban un pequeño farol a petróleo de tres colores similar a los semáforos, para hacer las señales al maquinista. Cuando había lluvia o neblina, los rieles se mojaban y las ruedas de la locomotora resbalaban. Para evitar este patinaje, el maquinista abría manualmente un paso de arena harneada que caía sobre el riel. De esta manera, la locomotora se afirmaba en su desplazamiento.

Las dos primeras locomotoras a petróleo de origen alemán, marca Magirus Deutz de 500 HP, llegaron a mediados de 1950. En el año 1962, llegaron otras dos de la misma marca de 300 HP, que arrastraban 500 toneladas y en algunos casos podían arrastrar hasta mil toneladas. Estas máquinas, aliviaron enormemente el trabajo del personal, hecho que disminuyó notablemente la cantidad de ingresos y salidas de las locomotoras. Si bien la efectividad del trabajo mejoró, seguía habiendo problemas debido al mal estado de las líneas férreas.



Locomotora Magirus Deutz, a petróleo.

Tipos de Carros.

Los carros que fueron al comienzo propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, se identifican hasta hoy por números precedidos por una sigla, según su uso y características:

- CE, carro de 50 toneladas.
- PQ, carro de 45 toneladas.
- Q, carro de 30 toneladas.
- P, carro abierto de 20 toneladas.
- PC, carro plano plataforma de 30 toneladas.
- LN, carro plano plataforma de 20 toneladas.
- PB, carro plano plataforma de 50 toneladas.
- F, carro cerrado de 40 toneladas.
- BC, carro cerrado de 30 toneladas.
- K, carro para el transporte de animales de 30 toneladas.
- ETE, carro cilíndrico de 50 toneladas para granel que reemplazaron a los carros tipo cajón.

Existen también carros especiales para el transporte de carga, por ejemplo de gran volumen o para líquidos.

Entre 1920 y 1950, existieron unos 25 carros que la empresa de ferrocarriles entregó al puerto para su uso. Eran carros planos para el transporte de todo tipo de carga. No tenían muelas de enganche como los clásicos carros. En su lugar, tenían ganchos ubicados en el medio de los dos topes, en los cuales se enlazaban cadenas para unirlos. Los operarios tenían que andar con estas cadenas al hombro para ir armando las trenadas. Era un trabajo agotador y peligroso, a raíz de lo cual, algunos trabajadores sufrieron dolorosos accidentes, con pérdida de dedos de su mano, o la mano completa, amputación de un pié o una pierna. Sin embargo, a pesar del dolor sufrido, el típico humor del chileno nunca estaba ausente. Era así que en fiestas o convivencias que este gremio realizaba, no faltaba quien se animaba a cantar y un poco entonado vociferaba: "la vida de un palanquero es igual a un vaso, que cuando se cae se hace pedazo".

Cuando no había exceso de trabajo y sólo se ocupaban una o dos locomotoras, el resto del personal, durante medio día, se ocupaba en labores anexas de limpieza, cuidado y mantención del equipo inactivo. Una de estas tareas, era el picar leña, que era ocupada por el "caldeador" de las locomotoras. El caldeo consistía en calentar las calderas de las locomotoras con bastante leña, para tenerlas con la presión adecuada. Este "caldeador", llegaba entre las 18:00 y 19:00 hrs a la oficina de locomotoras para informarse sobre cuántas se ocuparían al día siguiente. A eso de las 05:00 hrs, comenzaba esta labor,

a fin de tener dispuestas las locomotoras para el trabajo que comenzaba a las 08:00 hrs. Otra labor que realizaba el personal, era el harneo de la arena para evitar el "patineo" de las locomotoras que se colocaba en los depósitos de éstas. También hacían la limpieza y engrase de los cambios de línea y mantención de los carros de propiedad del puerto. Esta labor, consistía en aceitar los descansos de los ejes de ruedas y a veces, cambiar las lanas de estos. Este material, antiguamente se usaba como rodamiento, el cual conseguían en los talleres de mantención de la empresa de ferrocarriles.

Las líneas férreas y ramales.

Dentro del puerto existían varias líneas férreas o ramales que permitían el acceso de los trenes hacia áreas específicas de trabajo tanto en el Molo Sur como en el Espigón. A cada una de estas líneas férreas, el personal de locomotoras les asignó un nombre para identificarlas y así poder indicarle al maquinista de la locomotora hacia cuál de ellas debía llevar una determinada trenada. Esta función de guía, la realizaban los dos palanqueros que iban a pie por delante de las trenadas. Estos indicaban al maquinista los movimientos de enganche y desenganche de los carros y los cambios de línea moviendo las palancas ferroviarias. El maquinista, iba en la locomotora acompañado por el fogonero o ayudante. Los palanqueros junto con el armador, a unos pocos metros de distancia del tren, iban a pie, guiándolo hacia un sitio determinado. En esos años, no existían medios de comunicación electrónicos como radios o walkie-talkies para poder comunicarse con el maquinista a distancia. Por esta razón, los palanqueros

inventaron un lenguaje mímico con los brazos y manos para referirse a los nombres de las distintas líneas férreas, e indicarle al maquinista por cuál de estas se iba a dirigir una trenada. Mencionaremos las siguientes líneas férreas, que existieron hasta antes del terremoto del 3 de marzo de 1985, cuando algunas desaparecieron producto del daño que causó dentro del puerto.

Cuando la locomotora debía ir hacia el Molo, se indicaba con el gesto similar al de atornillar una ampolleta en sentido vertical. La primera línea del poniente apegada a los bloques de abrigo del Molo, la llamaban "Línea Nueva", que los palanqueros señalizaban rozándose la mejilla con el canto de la mano. Más al oriente, detrás de las bodegas estaba la "Línea Larga", que señalizaban moviendo el dedo índice hacia adelante y atrás. Por esta línea, transitaban carros principalmente con saquería depositada en las bodegas 1,2, 3 y 4. Allí, los movilizadores manuales armaban las eslingas que luego eran enganchadas a una grúa manual e izadas para ser colocadas y estibadas sobre estos. Luego, delante de las bodegas hacia el muelle, estaba la "Línea Machete", que indicaban rozándose la mejilla con la punta del dedo índice. La de la orilla en los muelles de atraque era la "Línea Molo", que se indicaba con el gesto similar al de atornillar una ampolleta en sentido horizontal. La "Línea Codo", ubicada al lado sur de la "Línea Machete", se usaba para colocar hasta 18 carros vacíos y se indicaba tocándose el codo con la palma de la mano. En el muelle del extremo sur del Molo habían dos líneas denominadas "Líneas Atracadero 1 y 2" que se indicaban empuñando ambas manos y juntándolas por el

canto, señalando antes el número uno o dos con los dedos. Al lado oriente de la piscina ubicada en el extremo norte del Molo, donde se depositaba carbón proveniente de la Planta Mecanizada, se instaló una línea a la cual denominaron "El Curco", en recuerdo del defecto físico que tenía el jefe de la cuadrilla de apellido Molina, al mando del personal de Vías y Obras encargados de instalarla. Se indicaba tocándose la espalda por un costado del hombro. Para dirigirse al Espigón, la locomotora ingresaba y salía con los carros por una línea que pasaba por el costado poniente del edificio de la administración del puerto. Existían allí los siguientes ramales: al lado poniente, en el muelle Torreti (sitios 4-5) por el borde costero estaba la llamada "Línea Torreti", que los palanqueros indicaban juntando ambas manos y haciendo un semicírculo a la altura de su abdomen, como recordando la abultada panza del profesional que dirigió las obras de construcción de dicho muelle en el año 1935, cuyo apellido se usó para denominarlo. Paralela a ésta, estaba la "Línea Pulmones". De esta línea, salía otra que se extendía hacia el interior del galpón 5, a la que denominaban "Línea de la Cueva". Por esta línea, la locomotora entraba con las trenadas al galpón por el centro. Era como un túnel de unos cien metros de largo, que conducía al galpón donde se depositaba todo tipo de carga delicada, para protegerla de las inclemencias del tiempo, como cajones, sacos con sal, salitre, guano, bobinas de papel o trigo. Este galpón, estaba ubicado a unos doce metros del muelle Torreti, hasta donde llegaban las plumas de las grúas allí instaladas, que descargaban granel a través de seis embudos o "chutes" instalados en lo alto de sus paredes. Toda la carga surtida de este galpón, era bajada desde los carros planos a fuerza de músculo

por los movilizadores del puerto, cuando aún no existían las grúas móviles con horquillas. Cuando se depositaban sacos con sal, estos eran puestos en eslingas por la grúa, a la entrada del galpón. Desde allí, eran tomados uno por uno por los movilizadores, quienes corrían con estos sacos de 80 kilos al hombro, para después estibarlos en rumas o "patas" de unos 20 sacos de altura. Labor que realizaban en horarios prolongados y extenuantes que se iniciaban a las 08:00 y terminaban a la misma hora del día siguiente. En el espacio comprendido entre la "Línea Pulmones" y el galpón 5, había un espacio peatonal, más uno para el depósito de carga de cabotaje consistente en saquería, fierro y madera. Del centro de la "Línea La Cueva", salía otra línea llamada "Línea de Traspaso", que se extendía por el costado poniente del Galpón 2, que los palanqueros señalizaban cruzando los antebrazos. Hasta finales de 1950, esta línea se usaba muy poco. Comenzó a tener más uso debido a que por esos años, se produjo una crisis en la producción de vino a causa de una peste que afectó a las cepas en países europeos como Francia, España, Italia y Alemania. Por esta razón, se construyeron en la punta norte del Espigón, unos estanques para el depósito de vino a granel para exportarlo a estos países. Por esta línea, se ingresaban carros con "fudres", que eran unos toneles de madera con vino, para ser vaciado en esos estanques. Esta faena, generó para el gremio de locomotoras, bastante trabajo en horario de sobretiempo, pues diariamente ingresaban dos trenadas de 14 carros cada una, trayendo este producto. Al costado oriente del galpón 2, estaba la "Línea Bodega" que se señalaba juntando las yemas de las manos y formando un techo de dos aguas. Más al oriente, estaba la "Línea del Medio". Se ingresaba a ella

por el costado poniente del edificio de la administración del puerto y era señalizada haciendo el gesto de pasar el canto de la mano por el abdomen, como emulando figuradamente un "harakiri" japonés. Había una línea que unía la "Línea Bodega" con la "Línea de Traspaso" que pasaba por la punta sur del galpón 2, que llamaban "Línea Corrales". El gesto que la indicaba, era colocando las palmas de las manos frente a frente y moviéndolas verticalmente. Luego venía la "Línea Uno", que se indicaba extendiendo un brazo en forma vertical. Esta línea, se extendía por la orilla de los muelles de atraque del Espigón, ubicados frente al paseo Bellamar. Estos, son los actuales sitios 6 y 7, que antiguamente eras tres muelles discontinuos, separados por dos entradas de mar a los cuales se les denominaba sitios 1, 2 y 3 partiendo desde el norte. Dos de ellos medían 40 metros de largo, mientras que el restante 60 metros.

Hasta mediados de 1960, llegaban a estos sitios exclusivamente naves carboneras. Había en la punta norte una grúa Skoda de pluma fija, más al centro dos grúas MAN de pluma retráctil y hacia al sur otra Skoda.

En los patios de Espigón, al lado sur de las bodegas se acumulaban montones de mercadería, que permanecía allí durante meses. En el delantal del galpón, se depositaban piezas de metal y chatarra venida desde las salitreras del norte. En la parte norte y centro sur del Espigón, se depositaban rumas de carbón a granel. Frente al sitio 1, se depositaban madera, saquería con papas de Chiloé, barriles vacíos que llevaban el vino de cabotaje hacia el norte del país y saquería

con pertrechos militares. Al lado sur del Espigón, a unos metros frente a la entrada principal del puerto, había una subestación eléctrica que alimentaba de energía a las grúas y oficinas de Espigón. En el patio 2 del Molo, detrás del galpón 1, también había una subestación similar a la de Espigón que alimentaba las grúas y oficinas de ese sector. A continuación, yendo hacia la Costanera Sur, había un refugio de concreto de unos 30 por 10 metros, donde había mesas, bancas y un gran brasero, que un encargado encendía a eso de las 05:00 hrs. A las 07:00 hrs, antes del inicio de las faenas, el personal que llegaba hasta allí, calentaba las teteras y "choqueros", para tomarse un buen desayuno y así estar en condiciones de afrontar el duro trabajo.

En su mayor parte, los patios de Espigón lo mismo que en el Molo Sur, no estaban pavimentados. Para afirmar el terreno en algunos espacios, se usaba escoria proveniente del carbón quemado de la estación termoeléctrica. En invierno, el barro provocado por las lluvias embetunaba los pies de los trabajadores hasta los tobillos. Después de las descargas de trigo, los granos que allí quedaban, debido a la humedad del piso, germinaban dando lugar a singulares plantaciones de medio metro de altura.

La parte gremial.

En lo gremial, Locomotoras tuvo su representatividad dentro del Consejo Local Portuario, siendo don Manuel Tobar y José Villagrán dos de sus dirigentes más destacados.

Un día del año 1966, se realizó una reunión en la Gobernación Departamental de aquel entonces, donde se encontraban el gobernador y ex gruero del puerto don Guillermo Pino Barcaza, el alcalde doctor Néstor Fernández Tomas y el diputado Carlos Demarchi. En representación de los empresarios de la zona, se invitó a Dietrich Harling, dueño de la pesquera del mismo nombre que funcionaba en el interior del lado sur puerto y a dirigentes del Consejo Local Portuario. El fin que motivaba dicha reunión, era el poder conseguir que el presidente de la nación en esa época, don Eduardo Frei Montalva, viniera a visitar el puerto de San Antonio para que conociera las condiciones en que trabajaban los portuarios, hecho que después de algunas gestiones de rigor, se hizo realidad el 23 de Julio del año 1966. Cuando don Eduardo, llegó a San Antonio seguido por cientos de personas, lo hizo caminando desde la entrada de la calle Centenario, luego dobló por la avenida Barros Luco, hasta llegar al puerto, entrando por la actual calle Alan Macowan. Allí, lo esperaban la directiva del Consejo Local y las autoridades civiles de aquellos años. Mientras caminaba por el Espigón, las naves hacían sonar sus sirenas, siendo saludado por los trabajadores, quienes en ese instante cumplían sus labores. En terreno, pudo darse cuenta del estado en que estaba el sitio Espigón, lleno de barro, producto de la última lluvia. Incluso, hubo que colocar tableros en algunos sectores del sitio para que pudiera realizar su caminata. A modo de anécdota, un vigilante le advirtió que no fuera a pisar unos cables eléctricos que habían tirados en el piso, a lo que este le respondió con su singular sentido de humor que no se preocupara, que nada le pasaría, ya que él tenía puros amigos en San Antonio. El

mandatario, luego de terminar su recorrido y apostado en un lugar seco, pidió que se acercaran a él, al Director de Obras Portuarias, al director de la Empresa Portuaria de Chile, al ministro de Obras Públicas, en ese entonces don Edmundo Pérez Zujovic, estando de testigos los dirigentes del Consejo Local Portuario. Dirigiéndose a estos, con un tono perentorio, les ordenó que a contar del día siguiente a su visita, comenzaran a gestionar los recursos necesarios para pavimentar el puerto, agregando que estas condiciones eran poco dignas para los trabajadores. No transcurrieron dos meses desde aquella visita, cuando comenzaron a realizarse los trabajos de pavimentación.



Visita al puerto San Antonio del Presidente de la República, do Eduardo Frei Montalva, el 23 de julio de 1966.

Última etapa del Gremio (1973 a 1981).

Durante la década de 1970, ya el transporte carretero por camiones, había alcanzado un gran desarrollo. Algunas de las principales carreteras hacia distintos puntos del país estaban convenientemente habilitadas para implementar este tipo de transporte, tanto para carga surtida como a granel.

Después de la instauración del régimen militar, la actividad portuaria en San Antonio se había intensificado, principalmente con el movimiento de gráneles como el trigo, maíz y fertilizantes. Por ese tiempo, se comenzó a importar por San Antonio, urea a granel, que reemplazó al salitre cuya explotación exigía mayores costos. Este producto, era utilizado para los cultivos de cereales y de la fruta para exportación. Llegaba en sacos de polietileno, los cuales eran transportados en carros de cajón especialmente acondicionados. Entre los años 1973 y 1974, llegaban a lo menos cuatro naves por mes con este producto.

Debido a los ajustes en la economía, puestos en práctica por el gobierno militar, los campos disminuyeron los cultivos de trigo y maíz, por lo que estos productos comenzaron a ser traídos desde el exterior, hecho que significó un "boom" de trabajo tanto para el transporte en camiones como además para los carros tipo cilindro de 50 toneladas, utilizados para carga granel sólida, que desplazaron a los antiguos carros tipo cajón. El transporte marítimo experimentó su correspondiente evolución. Las naves cambiaron su diseño, adaptándose a la aparición del contenedor metálico,

que revolucionó los sistemas de transporte. En cuanto al transporte ferroviario, hizo aumentar el uso de carros planos, tipo plataforma para el transporte de estos envases.

A partir de 1979, el trabajo del gremio de locomotoras comienza a disminuir por la introducción del transporte en camiones. Por ejemplo, el transporte de cobre desde el patio Codelco hasta los muelles, comienza a realizarse en ellos. Con la entrega de los servicios de muelle a privados en el año 1981, las locomotoras del puerto, mantienen entregando sus servicios. Perdida su condición de gremio, gran parte de su personal se acoge a jubilación anticipada. Las vacantes creadas, pasan a ser ocupadas por ex movilizadores manuales, que en ese momento, no cumplían con los años para acogerse a dicha condición. Se les entregó la correspondiente capacitación, conformándose los mismos equipos pero con cuatro personas, suprimiéndose la función de ayudante de maquinista.

El servicio de las locomotoras se mantuvo hasta Enero de 1998, año durante el cual se lleva a cabo el proceso en que los puertos de Chile, administrados por el Estado, pasan a transformarse en empresas autónomas, marcando el fin de la Empresa Portuaria de Chile. Dos de las modernas locomotoras existentes en ese momento, fueron vendidas a la empresa a cargo de ferrocarriles, que también pasó a realizar la función de ingreso y salida de carros desde el puerto. Otra locomotora asignada con el número uno y que era la más antigua, fue desmantelada y vendida como chatarra al igual que sus predecesoras.

La instalación de la Planta Mecanizada.

La Planta Mecanizada, grúa especializada en descarga de gráneles sólidos, fue traída por barco desde Francia, llegando al puerto de San Antonio en el año 1957. Venía a cargo del ingeniero francés Mauricio Bouvier, contratado por el estado chileno para que supervisara los trabajos y su instalación en el sitio 1 del Molo Sur. La Corporación de Fomento (CORFO), organismo estatal de aquella época, se hizo cargo de la compra, instalación, contratación del ingeniero francés y del personal de 15 operarios chilenos. Cuatro de ellos venían desde Antofagasta junto al ingeniero, para integrar el equipo que haría el trabajo de armado y montaje. Esta máquina o grúa, llegó a San Antonio como un conjunto de piezas metálicas, motores y cables de acero, tipo mecano, para ser montada pieza por pieza. Dentro de los operarios encargados de su montaje hubo, eléctricos, mecánicos, herreros, soldadores y caldereros. Estos últimos realizaron el trabajo de unir las piezas de esta, con remaches de entre tres cuartos a dos pulgadas recalentados al rojo vivo. Incluso, debían subir con el caldero a 20 metros de altura para ir uniendo piezas, que en sus junturas tenían hasta 15 remaches. El metal de montaje era de hierro galvanizado, razón por la cual se usaron remaches para unir las piezas y no dañarlo. Estas piezas, fueron fabricadas por la empresa francesa Aplevage, una de las pocas que fabricaba piezas de armado con este metal, el cual era resistente al ambiente húmedo y salino de la costa. Prueba de ello, es que se

mantuvo en intactas condiciones hasta el fin de su vida útil, a raíz del terremoto del 27 de febrero del 2010.

Para subir las piezas, se utilizó una de las grúas del puerto, más otras traídas por la empresa que la armaba. Estas últimas eran operadas manualmente por dos operarios, quienes subían las piezas de metal, donde los maestros en altura las alineaban para colocar los remaches en los orificios de cada una de ellas. Una vez que la Planta fue armada, luego de un año y medio de trabajo de montaje, fue inaugurada a mediados de 1959, con la asistencia de las autoridades de la época, quienes presenciaron la primera palada de carbón que ésta extrajo desde la primera nave. Los operarios que participaron en el montaje, continuaron trabajando en la empresa portuaria como operadores en la descarga, bajo contrato de la Corporación de Fomento (CORFO).

En sus primeros años de operación, comenzó con la descarga de carbón a granel. Con el correr de los años, vinieron otros gráneles como el superfosfato, piedra caliza, mineral que por su dureza y volumen dañaba las palas de descarga, azúcar, continuando con el trigo y maíz a finales de 1960, hecho que representó el "boom" en cuanto a tonelaje descargado en el rubro granel.

La capacidad de descarga de la Planta era, en promedio de 400 toneladas hora. Esto significó para el puerto de San Antonio, un gran progreso y avance en la transferencia de gráneles, lo que generó grandes gananciales a la empresa portuaria y al Estado por concepto de tonelaje movilizado.

También, incidió en una mayor rapidez en la descarga pues antes de su llegada, sólo se contaba con grúas de puerto y con tinas o baldes con capacidad de 800 kilos, que eran llenadas manualmente en la nave por los estibadores con palas. Estas tinas, fueron reemplazadas con posterioridad a 1960 por palas mecánicas, suprimiendo el llenado manual, pero que en ningún caso pudieron superar la capacidad operativa de la Planta Mecanizada. Fueron tales los ingresos que produjo el trabajo de la Planta, que incluso sirvieron para financiar obras de avance en el puerto de Valparaíso, considerado en esos años, el primer puerto del país.

En el año 1961, la CORFO que estaba a cargo de la Planta y su personal, entrega esta responsabilidad a la naciente Empresa Portuaria de Chile, que se hace cargo de su mantención y operación.



Planta Mecanizada y algunos de sus primeros operadores.

Especificaciones Técnicas.

Constaba de cuatro patas con ruedas colocadas sobre una línea férrea que le permitían trasladarse de norte a sur. Éstas, eran accionadas por dos motores de 35 HP por medio de dos barras o ejes extendidos hacia las cuatro ruedas. La altura, desde el piso hasta la pluma o brazo horizontal por donde se desplazaba el carro que permitía el desplazamiento de la pala de descarga, era de unos 20 metros aproximadamente. Cuando la Planta no trabajaba, esta pluma o brazo de desplazamiento era alzado y dejado en forma casi vertical, alcanzando hasta su extremo superior una altura de 35 metros. En la parte trasera de la Planta y un poco más abajo de esta pluma o brazo horizontal, al mismo nivel de los chutes, se ubicaba la caseta desde donde era operada. En ella, estaba la sala de máquinas con tres motores. Dos de ellos, tenían una capacidad de 150 HP. Uno, era utilizado para bajar y abrir la pala de descarga y el otro para izarla y cerrarla una vez cargada con granel. Otro, era un motor de 50 HP para traslación de un carril colocado en la pluma o brazo en horizontal. De este carril y por medio de cables de acero, colgaba la pala hidráulica de unos 3.500 kilos de capacidad para tomar el granel y descargarlo en el chute o buzón de descarga. Un cuarto motor de 50 HP, se ocupaba para baja o izar la pluma de traslación de dicho carril. Los cables de acero que utilizaba para levantar la pluma o brazo de traslación, cuando la Planta no trabajaba, eran de una pulgada y cuarto de diámetro. Los usados para colgar la pala de descarga, eran cuatro cables de siete octavos de pulgada de diámetro. El cable para mover el contrapeso de la pala, era de un diámetro de cinco octavos de pulgada. La Planta

podía trasladarse sobre rieles colocados en el muelle para cambiar de bodega en las naves, a lo largo de los tres sitios del antiguo Molo. Después, lo hizo solamente hasta el tope del sitio 1, por razones de seguridad.

Planta Mecanizada y las operaciones de descarga.

Distante a unos 15 metros de la orilla del muelle 1, detrás de donde estaba instalada la Planta, había una gran piscina de concreto de unos 50 metros de largo por 30 de ancho, donde se depositaba el granel proveniente de la descarga de la Planta. Este, era depositado allí mediante cintas transportadoras. En días posteriores, el granel era retirado del puerto y cargado a camiones o carros por medio de dos grúas pórtico que se desplazaban por sobre la piscina. Cada una, constaba de palas graneleras hidráulicas, similares a las de la Planta, pero con una capacidad de 2.500 kilos. Cuando los camiones o carros eran cargados, estos se ubicaban en el lado poniente hacia el mar, cercanos a los bloques de cemento que protegían el rompeolas del Molo Sur. En dicho lugar, había líneas férreas para que entraran carros de ferrocarril a realizar el carguío.



Planta Mecanizada y piscina de depósito para el carbón.

El trabajo de la Planta Mecanizada.

Cuando la Planta fue traída a San Antonio en 1957, se pensó que era una inversión demasiado alta para la época. Además, no se adecuaba a los tipos de algunas naves que había en ese entonces, mucho más pequeñas que las actuales, pues la boca de las escotillas de sus bodegas eran más angostas y a veces la pala de la Planta entraba con cierta dificultad dentro de ellas. Al cabo de unos años, las naves fueron cambiando su diseño y ampliaron sus bodegas para el granel. Algunas, ya venían con grúas eléctricas en lugar de los antiguos winches o plumas que dificultaban el trabajo, permitiendo que la descarga se hiciera de manera más eficiente.

Entre 1960 y parte de 1970, dentro de la faena portuaria, la utilización de la Planta Mecanizada significó un gran avance en la descarga de gráneles por San Antonio. El gran tonelaje movilizado por la Planta, reportó buenos beneficios económicos tanto a los armadores como a la Empresa Portuaria de Chile. Ventaja que permitía acortar el tiempo de estadía naves en el puerto, con la consiguiente economía para sus operadores. Este hecho, colocó a San Antonio, en el primer lugar en cuanto a transferencia de estos productos. La Planta Mecanizada no sólo significó buenos gananciales para las empresas operadoras, sino también para los trabajadores externos al personal que la operaba, a los cuales se les pagaba por tonelaje descargado por los turnos trabajados. Por ejemplo, para los estibadores de a bordo y para los movilizadores portuarios en muelle, quienes componían cuadrillas de cuatro personas más el capataz, quien llevaba el control de los carros y camiones que la Planta cargaba. El capataz, se encargaba de anotar en una tarja o report, los números de patentes de los vehículos cargados, por cuyo tonelaje se les pagaba un ganancial que se sumaba a su salario base, denominado Prima de Tonelaje Movilizado.

El primer granel que comenzó a descargar la Planta, tal como lo señalábamos, fue el carbón, razón por la cual se le conoció como la "planta carbonera". Este carbón, llegaba desde Lota y Schwager y también del extranjero en naves que recalaban en el puerto a lo menos, tres veces por mes. Las más conocidas, fueron las nacionales "Doña Isidora", "Federico Schwager", "Boca Maule", "Benjamín Squella", "Don Alberto", "Matías Cousiño", "Chollin" y "Quiñenco".

Como se indicaba, la pala hidráulica descendía dentro de la bodega de la nave. Ésta, constaba de dos piezas que se abrían en forma similar a las tenazas de un cangrejo. Al topar el granel, las tenazas se cerraban para tomarlo. Luego, era izada y trasladada por la pluma o brazo hacia el muelle. Este brazo horizontal, se extendía unos quince metros por sobre la bodega de la nave, ubicándose la pala en el centro de esta para sacar el granel. Una vez que la pala llevaba el granel hacia el muelle, esta se abría descargándolo en un embudo o chute, bajo el cual se colocaban los camiones o carros para ser cargados. Estos vehículos, podían ser cargados de a dos a la vez, a través de los dos chutes por los cuales caía el granel. En caso de no haber vehículos, el granel podía ser depositado en la piscina detrás de la Planta, mediante las cintas transportadoras.

En las descargas del carbón, ocurría que al ser descargado por el centro de la bodega, gran parte de este quedaba adosado en las paredes y cuadernas de la nave . Cuando se estaba por rematar la faena en la bodega, los estibadores con palas de mano, debían sacar este carbón de los costados y amontonarlo en el centro, para que la pala de la Planta pudiera tomarlo. Esta tarea, aparte de ser dura, demoraba mucho la descarga y prolongaba demasiado la estadía de la nave en el puerto. Un día, uno de los agentes de la empresa que hacía la descarga, ideó una forma para sacar este carbón de los costados con mayor rapidez. Pidió a los operadores de la Planta, que bajaran la pala abierta apegada al costado de la bodega. Cuando esta se posara sobre el carbón, desplazaran la Planta completa por los rieles del muelle de manera que la pala abierta también se moviera, permitiendo que el carbón

adosado en gran cantidad, fuera desplazándose hacia el centro de la bodega. De esta manera, se apuraba la descarga, acortando el tiempo de estadía de la nave y la larga espera de ocupar estibadores con palas para amontonarlo en el centro. Operación que, dicho sea de paso, fue prohibida por el sobregasto de energía eléctrica y el desgaste de los cables de la pala provocado por el roce de estos en la boca de la escotilla.

Aparte del carbón, se descargaba esporádicamente, fosfato e incluso hasta azúcar rubia. También, se descargaba piedra caliza proveniente de la Isla Guarelo del sur de Chile, que se usaba en fundiciones de metal y que por su dureza, dañaba la pala de la Planta, impidiendo que esta se cerrara cuando tomaba el granel.

Por el año 1968, comenzó a llegar masivamente al puerto trigo a granel en naves graneleras especiales, con un diseño más moderno. Sus bodegas eran más amplias, sin las antiguas plumas o winches, algunas incluso, no tenían grúas, lo que permitía mayor espacio para el trabajo de la pala de la Planta. Pese a esto, continuaron llegando naves pequeñas de tráfico de cabotaje, las cuales seguían operando con winches y que traían otros gráneles como pellets de soya. Estos winches, en algunos casos entorpecían la operación de la pala de la Planta, los que generalmente eran pintados con color amarillo, pero en sus puntas superiores en un espacio de un metro de largo, eran pintados con color negro, que en las faenas de noche no se notaba, no pudiendo el operador el evitar golpearlos con la pala. En una ocasión, nos cuenta un operador de la Planta, hubo que realizar un cambio de bodega. Cuando la Planta

comenzó a desplazarse hacia la otra bodega, la punta negra de uno de estos winches sobresalía desde la borda hacia el muelle por donde la Planta debía pasar. Al hacerlo, esta chocó con la parte negra del extremo del winche, dejando trabada la caseta desde la cual se operaba la pala para la descarga. Este impacto, hizo caer al operador desde una altura considerable**.** Mientras caía**,** este logró asirse de una baranda que sobresalía, evitando así un fatal accidente.

La Planta Mecanizada y la Unidad Gremial.

Los gremios, en específico dentro del puerto, durante los años 50 y 60, fueron organizaciones, que en la medida en que se integraban más trabajadores, adquirían un gran poder. Hecho que los hacía más unificados y firmes ante cualquier demanda a los empleadores. Era tal la unidad, fuerza y universalidad de estos, que a veces las huelgas tenían repercusión en puertos extranjeros, cuyos trabajadores, enterados de que había una huelga importante en algún puerto chileno, en señal de apoyo enviaban cartas de adhesión. Incluso, paraban el desembarque de alguna nave que trajera carga desde Chile. Ocurría que por problemas muy básicos o domésticos, los trabajadores portuarios del Molo Sur decidían realizar un paro de faenas, como por ejemplo cuando estaba como jefe de sección don Keno Moya, a quien los trabajadores reclamaron por el hecho de no haber gas para calentar el agua de las duchas para bañarse. Ante la negativa de don Keno para solucionar de inmediato el problema, sólo por este simple hecho, decidieron parar la descarga de una nave. Era tal la presión, que antes de una

hora el problema se solucionaba. Esta situación, demuestra la eficacia y poder de los gremios de trabajadores, que pese a lo elemental de sus demandas, se ajustaban a necesidades reales y no resultaban exageradas.

En un principio, el personal en la Planta, eran ocho personas por turno, que con el tiempo se redujo a cinco. Uno, operaba el desplazamiento de la pala sobre la pluma horizontal. Cumplían esta función, dos operadores por turno, quienes se relevaban cada cuatro horas. Había dos "botoneros" que llenaban y abrían los chutes de descarga hacia los camiones o carros, quienes también se relevaban cada cuatro horas. Tres, se encargaban de la operatividad de las cintas transportadoras cuando se depositaba granel a la piscina. Todo este personal, estaba a cargo de un jefe de grupo que coordinaba la labor general de la Planta. Aparte, había dos eléctricos y dos mecánicos, encargados de reparar las "pannes" que la Planta sufriera durante la faena, pero que no formaban parte de la dotación estable. En un comienzo, el personal de operadores de la Planta fue agregado al Gremio de Movilizadores Manuales, quienes no los aceptaron de buen agrado por el hecho de ser operadores mecanizados. Ocurría también, que cuando llegaban ascensos o subidas de grado en su sueldo base, solamente se beneficiaban los movilizadores manuales, siendo los de la Planta exceptuados. Además, la Prima de Tonelaje de los movilizadores manuales, de acuerdo a su tarifado, era superior que la de los operadores de la Planta, quienes solamente se recompensaban debido al alto tonelaje que esta movilizaba. Después de unos años, fueron incluidos dentro del Gremio de Grúas Eléctricas. Esta situación, generó envidia dentro de este último gremio, por el hecho de que

a los trabajadores del puerto aparte de su sueldo base, se les abonaba un pago adicional por tonelaje movilizado dentro de un mes, incluido en la Prima de Tonelaje. Obviamente, como el tonelaje que movía la Planta era mucho mayor que el de la grúas, sus operadores salían mejor recompensados, trabajando en dos naves por mes. Sin embargo, parecía ser que los operadores de la Planta, gremialmente hablando estaban condenados a estar en "tierra de nadie".

Anécdotas en la Planta Mecanizada.

Ocurrieron algunas anécdotas, que de no haber mediado la buena fortuna, podrían haberse transformado en accidentes con consecuencias fatales. En un turno de noche, llegó a trabajar un operador de la Planta a cargo de "la botonera", que permitía el carguío de los camiones y carros desde los embudos o "chutes". Tranquilamente subió a la caseta a cumplir su función. Al cabo de unas horas, los camiones dispuestos para ser cargados comenzaron a rebalsarse y a botar el granel al piso. El operador al parecer, no cortaba la descarga. El jefe de turno, ordenó a dos de sus colegas subir a la caseta para ver que ocurría. Tal fue la sorpresa cuando encontraron al operador sumido en un total estado de embriaguez. Tuvieron que bajarlo en calidad de bulto desde la caseta. A este personaje, cuando le tocaba turno de noche, tenía la costumbre de subir sobrio a la caseta, una vez dentro de ella y mientras trabajaba, se ponía a beber aguardiente de una botella cervecera que llevaba oculta. Aquella vez, había bebido más de lo acostumbrado. Cuando se recobraba un poco, sacaba de entre sus ropas una cebolla,

la partía en dos y se la comía con toda naturalidad, lo que según su apreciación, era el mejor antídoto para recuperase de la embriaguez.

Otra anécdota fue la ocurrida a otro operador, quien también era "botonero", en la descarga de los chutes. El otro compañero que operaba la pala desde más arriba, notó que el chute o embudo mientras era llenado, se rebalsaba con el granel y no se abría para descargarlo en los camiones. De pronto, éste operador miró hacia el muelle y vio que llevaban a una persona en una angarilla. Pensó de inmediato que podía ser el "botonero" a cargo de la apertura de los "chutes", lo que resultó ser cierto. El "botonero", había sacado una rejilla metálica colocada allí para pararse y poder ver mejor el llenado de los camiones. Como esta rejilla, a veces estorbaba la visión de llenado, decidió sacarla. Después de unas horas, fue relevado por otro compañero. Al volver a retomar su función, no recordó que había sacado dicha rejilla y al querer pararse sobre ella para ver mejor el llenado del granel, cayó sobre el camión sufriendo algunos daños de menor cuantía. En otra ocasión, a dos operadores les ocurrió una solucionar una "panne" eléctrica en la bandeja. Sin saber nada al respecto, metieron mano en la caja de conexiones de la botonera. De pronto, esta hizo un fuerte corto circuito, emanando un fogonazo que se vio y escuchó en todo el puerto. Debido al fuerte resplandor que produjo el corte de energía, los trabajadores quedaron con la visión afectada durante tres días, razón por la que fueron amonestados por poner indebidamente en peligro la vida.

La Planta Mecanizada en manos privadas.

La Planta prestó servicios a la Empresa Portuaria de Chile hasta el mes de junio de 1981. En ese año, a raíz de la promulgación de la Ley N°18.042, que entre sus partes permitía la entrega de los servicios en muelle que esta realizaba al sector privado, la Planta Mecanizada fue vendida por la Empresa Portuaria a un consorcio formado por tres compañías navieras, entre ellas la Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (Saam) y Agencias Universales (Agunsa). Los operadores de la Planta, acogidos a jubilación anticipada fueron recontratados por este consorcio privado, pues eran los únicos que sabían operarla. En manos de estos entes privados, el trabajo de la Planta comenzó a aumentar considerablemente, sobre todo en la descarga de trigo a granel. Esta, se mantuvo operativa en forma ininterrumpida hasta el 3 de marzo de 1985, fecha de la ocurrencia del terremoto. Esta catástrofe, dejó inutilizable el Molo Sur, el cual sufrió lamentables pérdidas, como la caída de todas sus grúas y la destrucción de su único galpón de 4.500 metros cuadrados para depósito de carga. También, dejó destruidos todos sus muelles de atraque. La única máquina que permaneció en pie en el sitio 1, fue la Planta Mecanizada, la cual quedó con sus ruedas delanteras trabadas en el delantal del muelle y hundida en sus dos patas traseras, debido a que el piso del muelle cedió. Hubo que asegurarla con puntales de troncos de eupcaliptus ante una posible caída. Permaneció inactiva durante dos años. En 1987, fue desmontada para ser instalada en el muelle Norte, Sitio 9 frente al cerro Panul. Allí fue puesta en operación por el mismo consorcio, a partir del mes de julio del mismo año. En Diciembre de 1997, se promulga la Ley N°19.542,

que entre sus partes, permitía la entrega de los muelles de atraque y áreas anexas, en concesión al sector privado. En Octubre de 1999, el Sitio 9 o Muelle Norte como se le denominaba, en base a esta ley, fue entregado en concesión al Consorcio Panul. La Planta Mecanizada continuó operando con normalidad hasta el 27 de febrero del 2010, fecha del terremoto, que la dejo totalmente averiada. Luego de este hecho, fue desmantelada, dando así por terminados sus días.

El Gremio de Maestranza.

Funciones del gremio.

Los puertos chilenos, desde sus comienzos fueron administrados por el Estado a través de las diferentes entidades u organismos creados para ello. Primero, fue la Junta Central de Obras de Puertos, el Departamento de Obras Marítimas, el Servicio de Explotación de Puertos bajo dependencia de Aduanas y la Empresa Portuaria de Chile, creada en 1960 que perduró hasta 1998, año en que los puertos chilenos administrados por este ente central estatal, se transforman cada uno en empresas portuarias autónomas. Hasta 1981, todas las labores y operaciones portuarias en los muelles, partiendo desde la amarra de las naves, la transferencia de carga, movilización de ésta en los muelles y bodegas, aseo de los muelles y labores anexas, eran realizadas por el personal estatal o fiscal en cada uno de los puertos administrados por el Estado.

La administración estatal hasta el año 1981, implicaba

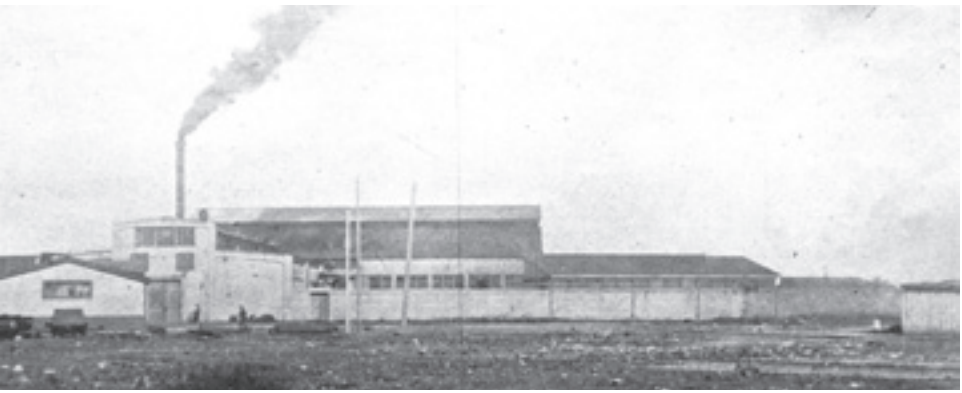
no sólo el operar y explotar los puertos, sino también velar por la mantención y reparación de sus instalaciones como los muelles, bodegas, patios, líneas férreas, oficinas administrativas, así como también de las maquinarias que operaban en ellos, como locomotoras, grúas eléctricas, grúas móviles, tractores y vagonetas. Para ello, los puertos administrados por el Estado debían contar con el personal tanto de profesionales y técnicos capacitados en distintas especialidades que se requerían. En el caso del puerto de San Antonio, podría suponerse que este departamento o sección de especialidades hubo de constituirse una vez iniciadas las operaciones del puerto en 1918, considerando la instalación de las primeras grúas movidas a vapor, las locomotoras, vías férreas y trenes, único medio para transporte masivo de carga, existente en aquel entonces. También, se había instalado la primera central termoeléctrica a carbón con corriente continua. Esta se ubicaba en el sector sur del puerto a un costado de la parrilla de ferrocarriles, donde estaba la estación de Barrancas, lo que trajo la consiguiente instalación de los primeros talleres alrededor de ella. Cabe mencionar que los primeros talleres de la Maestranza, estuvieron en un comienzo ubicados en la esquina de la avenida Barros Luco con Uno Norte, donde se construyó después un edificio que albergó las oficinas de la agencia naviera Somarco.

Cuando comenzaron las operaciones dentro del puerto, es de suponer que toda la tecnología existente comenzó a implementarse, con las primeras grúas y locomotoras que funcionaban con carbón y calderas a vapor. Las primeras locomotoras, se guardaban en los primeros galpones y talleres que existieron al lado de la central termoeléctrica ubicada en el

sector sur oriente del puerto al lado de patio de ferrocarriles. Esta planta termoeléctrica de Maestranza, tenía 4 calderas, 2 generadores y un inmenso motor de de unos 3 metros de largo. Además, tenía un tablero de mármol de 6 metros de largo por 2 de alto, donde estaban los amperímetros y los voltímetros. Producía corriente continua de 440 voltios.

Los antiguos habitantes del sector Barrancas deben recordar que a unos 100 metros de la playa Montemar por la Costanera hacia el norte, camino a Espigón, existían dos bombas de agua para abastecer esta central eléctrica que funcionaban con agua salada. Estas bombas de agua estaban a cargo de vigilantes cuando había mucho movimiento en el puerto, pues debían funcionar adecuadamente para que la planta eléctrica pudiera operar. La chimenea de la planta eléctrica tenía una altura de 15 metros. Desde esta planta, se hacían sonar los pitazos para que los trabajadores fueran a sus faenas, uno a las 06:00 hrs para entrar y el otro a las 11:00 hrs para la salida. Esta central, fue la que alimentó de energía eléctrica al puerto y a las primeras grúas eléctricas que se instalaron en los muelles. Dio energía a las primeras viviendas de la Población Fiscal, que se construyeron para el personal de trabajadores del puerto en el año 1928, que actualmente son las casas de concreto ubicadas en el sector Barrancas, en los deslindes de la calle Patria, El Molo, Lautaro y Lincoyan por el sur. También, surtió de energía a los primeros campamentos fiscales o campamentos viejos, para los obreros. Estos últimos, fueron construidos antes que las viviendas antes mencionadas y estuvieron ubicados entre las calles Pudeto, Copiapó y Llanquihue con Coquimbo por el sur. Otro sector que alimentaba esta central, eran las casas

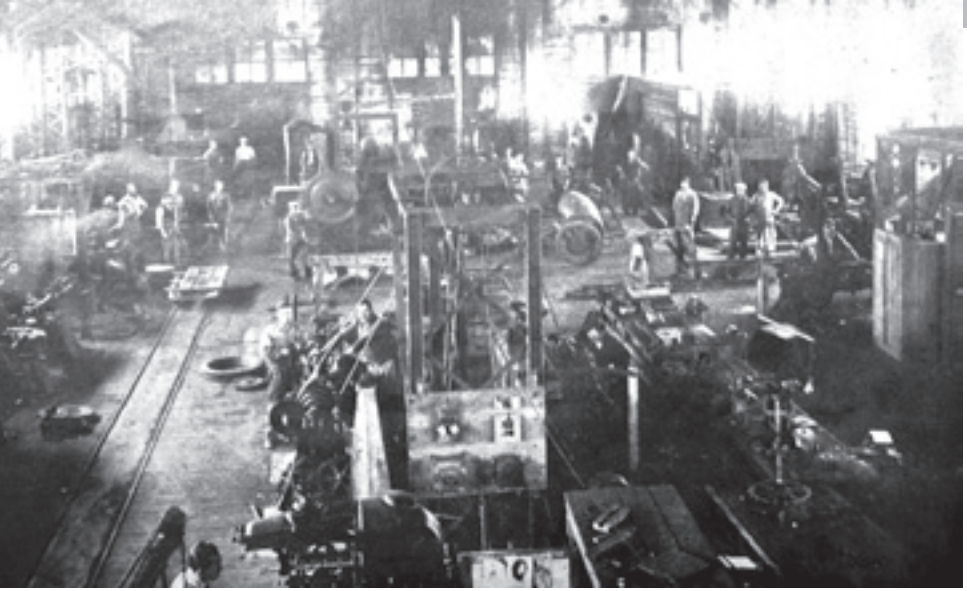
fiscales que ocupaban las jefaturas administrativas del puerto, el administrador, algunas de las cuales aún se conservan, en la calle 21 de Mayo frente al mar. Alimentaba también las luces del Paseo Bellamar, donde funcionaba la central telefónica que prestaba servicio a las oficinas del puerto y a las poblaciones fiscales, ubicadas frente a la Gobernación Marítima hacia el Sur. Esta energía, era también recibida por el antiguo edificio de la Administración del puerto, ubicado en la esquina norte de la calle 21 de Mayo con Gregorio Mira, al lado de donde está el actual Banco Estado, además de otras en la avenida Barros Luco y Angamos, ocupadas por otras jefaturas. Por último, la central suministraba energía para la maquinaria que trabajaba en el sector las Canteras, donde se extraían las piedras de relleno para el puerto.



Maestranza y la antigua Planta Termoeléctrica, año 1935.

Conforme al desarrollo que el puerto iba adquiriendo, por ejemplo con la instalación de nuevas grúas, adquisición de nuevas maquinarias, construcción de bodegas o habilitación de muelles de atraque, se hizo más necesaria la contratación

de personal de mecánicos, electricistas, carpinteros, herreros, caldereros y electro-mecánicos, para velar por su mantención o reparación. Allí se hacía, como decíamos, todo el trabajo de mantención, reparación y habilitación tanto de la infraestructura del puerto como de las maquinarias que operaban en el puerto. Algunas de las labores específicas, eran el embobinado de motores para las grúas, mantención general de locomotoras, grúas y trabajos de soldadura. Por esta razón, era de una importancia vital en el quehacer del puerto. Había diferentes secciones y personal especialista en diferentes áreas como mecánica, eléctrica, carpintería. Estaban también los talleres de herrería y calderería, donde se realizaba el trabajo de fundiciones, reparación de elementos de metal como portones y estructuras de repuesto. El personal debía ir a los muelles para reparar algún daño que ocasionaran los navieros, fabricar piezas, repuestos para las grúas y otras maquinarias, forja de metales con fraguas para fabricar herramientas para el uso de los trabajadores.



Interior de los talleres de la Maestranza Fiscal del puerto, año 1935.

No se sabe con exactitud en qué fecha se formó el Gremio de Maestranza. Es de suponer que entre 1925 y 1930, cuando poco a poco la Maestranza fue aumentando en dotación y equipamiento como tornos, fraguas, fresas, en la medida que se desarrollaba la tecnología y aumentaban las exigencias. En este lugar no sólo se realizaba la mantención y reparación de las diferentes maquinarias averiadas, sino también se fabricaban con los tornos piezas y repuestos para volver a ponerlas en funcionamiento cuando no había en el mercado. Los encargados de los talleres de herrería y calderería o de los rieles ferroviarios, por ejemplo, cortaban trozos de la parte más pura del metal o de la vena como se le llamaba, el que luego fundían en talleres para este efecto o se pasaban por los tornos para fabricar diferentes piezas para las maquinarias operacionales. Ahí por ejemplo se fabricaban ejes, tuercas o engranajes. En la parte eléctrica, aparte del embobinado de los motores de las grúas, estaban también los eléctricos de orilla, encargados de la parte eléctrica de las grúas y la

especialidad de electromecánica, encargados de montaje y desmontaje de las grúas y otras maquinarías. Había otro sector que se encargaba de la parte gasfitería, en la reparación de las bodegas, techos, instalaciones sanitarias o de soldaduras. La parte de carpintería, se encargaba de trabajos de su rubro como reparación o habilitación de oficinas, muebles de la parte netamente operacional. Apoyaban también la labor del gremio de Vías y Obras, que antes había sido parte de la Maestranza, encargado de la habilitación, corte de durmientes y reparación de las líneas férreas dentro del puerto. Este personal, incluso trabajaba como carpintero de orilla, habilitando los muelles discontinuos del Espigón en algunos tramos de este, donde había pisos de madera. También, había personal para abastecer de agua potable a las naves, que en los primeros años de operación del puerto se extraía de napas subterráneas. En la sección carpintería, previo a la época navideña, se fabricaban juguetes de madera para los hijos de los trabajadores aunque no en grandes cantidades. Curiosamente, hasta mediados de los años 50, se hacían ataúdes para los portuarios fallecidos como señal de solidaridad con la familia del compañero que los había dejado. Esta situación, bajo ciertas circunstancias, los administradores de puerto no objetaban. Una tradición dentro de los maestrancinos, fue el uso de una carroza funeraria de tracción manual, para transportar los restos de algún compañero fallecido, la cual pintaban y habilitaban para la ocasión. Esta costumbre, según testimonios se mantuvo hasta mediados de 1950.

En la parte constitutiva y jerárquica, la maestranza se dividía en dos secciones principales: la parte mecánica y la eléctrica,

ambas con sus respectivas jefaturas, que con el desarrollo que devino en el tiempo, ocuparon técnicos y profesionales universitarios. A estos, se agregaba la parte funcionaria administrativa con las distintas oficinas que existieron, conformándose el Departamento Técnico, que perduró hasta el término de la Empresa Portuaria de Chile en 1998. Dentro de los talleres de cada una de las especialidades, existía la función de maestro mayor, cargo de carrera que se le asignaba al trabajador de más experiencia o que estaba a punto de jubilar. Éste, se encargaba de dirigir cada una de las labores dentro de los talleres. Quien lo ejercía, ganaba un mejor sueldo que el resto del personal.

A comienzos de 1960, ya creada la Empresa Portuaria de Chile, producto de la jubilación de personal y del progreso tecnológico que trajo consigo la llegada al puerto de nuevas grúas eléctricas, locomotoras a petróleo y grúas montacargas, se requirió la contratación de más personal especializado, proveniente de escuelas industriales o centros de formación técnica. También llegaban estudiantes a realizar su práctica profesional, siendo algunos contratados. Además, a mediados de 1950, la antigua central termoeléctrica a carbón fue reemplazada tanto en el Molo como en el Espigón por centrales de energía eléctrica con corriente alterna más adaptada a los nuevos requerimientos, lo cual obligó a cambiar las condiciones del trabajo, adoptándose mejores normas de seguridad. También, se habilitaron mejores galpones metálicos para el funcionamiento de cada uno de los talleres. En los recintos de la maestranza, se instaló una bodega de materiales, cuyo fin era la distribución de insumos para las labores inherentes a trabajo portuario en

las diferentes secciones.

Parte Gremial.

La parte gremial y de relación entre los componentes de este gremio no era tan difícil de conjugar. Tenían su representatividad como otros gremios, ante el Consejo Local Portuario, donde hubo representantes del gremio, entre algunos como Higinio Bello, Héctor Vilches, Luis Orellana, Roberto Vera, Lenín Venegas, Raúl Espinoza, Ramón Pezoa, José Soto y Francisco Betancourt entre otros. Algunos de estos dirigentes, tuvieron importante participación en congresos portuarios a nivel nacional. Hasta mediados de 1960, el Gremio de Maestranza llegó a tener más de 300 trabajadores.

La que podría considerarse como la gran crisis que este gremio sufrió, fue aquella generada a raíz de la polarización política que comenzó a acentuarse como antes lo señalamos, con la ocurrencia del "lock out" de 1965 en el puerto de Valparaíso, que dio lugar a un paro de labores por parte de los maestrancinos de San Antonio, en señal de repudio al cierre del puerto, propiciado por adherentes al gobierno de esa época. Esta polarización de índole política, trajo como consecuencia, la separación de un grupo de trabajadores de maestranza, que no estaban de acuerdo con este paro. Éstos, tiempo después se constituyeron como un gremio aparte, a los que se llamó "especializados de la orilla", encargados de la atención y mantención de la maquinaría de muelle, en específico de las grúas eléctricas, situación que sin duda,

generó muchas enemistades y rencillas.

Si bien dentro del gremio de maestranza, la oposición al partido político gobernante, en mayoría no era de índole militante o partidista, había sí, una tendencia marcada hacia las ideas de izquierda.

Una de las importantes gestiones que la dirigencia de este gremio realizó durante esos años, fue la de poner en práctica las normas dictadas en el decreto N°1.421, que regía a los trabajadores de la parte técnico profesional, en específico al sector de maestranza. Este decreto, en lo general significó una mejora considerable de las condiciones de trabajo, en cuanto a sueldos y sistema de horario de trabajo de 8 horas, asignación de horas de trabajo extra, bonos de producción o prima de estímulo. El inconveniente era que, tanto el pago de horas extras y la prima de estímulo no eran imponibles, es decir, no entraban dentro del cálculo para la futura pensión del trabajador al momento de jubilar, quedando este trabajador, con un poco más de un tercio de la cantidad que percibía estando activo. Esta situación, no se producía con los trabajadores asociados a la movilización de carga en los muelles, quienes se regían por el decreto N°4.467, que les concedía mejores beneficios, pues gran parte de lo percibido se les hacía imponible al momento de jubilarse. Sin embargo, a costa de gestiones y conversaciones ante las autoridades portuarias de la dirección en Valparaíso, a lo que se sumaron pugnas con otros gremios, en el año 1964 la dirigencia logró solucionar esta situación, la que fue incluso votada por las dos cámaras parlamentarias, para que fueran agregados estos

beneficios al cálculo de la pensión antes mencionado. Pero aún así nunca lograron alcanzar, al momento de pensionarse, los montos que obtenían los trabajadores de faenas.

La participación con la comunidad.

Fueron muy comentadas, las fiestas que los trabajadores de maestranza organizaban a partir de de 1940 hasta mediados de 1960. Los aniversarios de la Maestranza, se celebraban con campeonatos de fútbol, con equipos formados entre los mismos trabajadores y la participación de las familias que iban a verlos jugar. Lo hacían en una cancha que ellos mismo habían habilitado con graderías, ubicada al lado sur del puerto, detrás de los galpones donde funcionaban los talleres. Durante esta fiesta, organizaban también pequeños carnavales en los cuales participaban los trabajadores disfrazados. Las navidades, se celebraban con las familias y los hijos pequeños. Como la maestranza contaba con infraestructura y especialistas técnicos y creativos, dentro y fuera de los grandes galpones, cada sección construía su propio stand muy bien adornado con figuras y luces. En ellos, se repartía a los niños y familias del personal, dulces, golosinas y bebidas. Para diversión, a los niños se les construían columpios, carruseles y pequeñas ruedas Chicago. El coste de estas fiestas, se financiaba con aportes de los propios trabajadores y la colaboración de la empresa portuaria, que regalaba por ejemplo barras de fierro, madera y material eléctrico desechado para armar los stands y los juegos. En más de una ocasión, el personal de maestranza colaboró con niños de hogares de acogida, como El Redil, regalándoles juguetes de madera confeccionados por los

mismos trabajadores.

Capítulo aparte merece la inolvidable participación del personal de la maestranza del puerto, durante las Fiestas Primaverales en el mes de octubre entre los años 1940 y 1970. En ellas, destacó el ingenio y creatividad de estos trabajadores. Nos referimos a aquellos coloridos desfiles con murgas y disfraces, donde los hermosos carros alegóricos construidos por estos trabajadores, recorrían la calle Centenario, causando gran impresión entre la multitud de sanantoninos que asistía a estas fiestas. Están presentes en la memoria colectiva de muchos, carros como La Jirafa, la Plaza de Juegos, la Estación Espacial y el Ferry Boat del Misisipi. El último con el cual participaron, fue la famosa Mariposa, que se presentó en el año 1975, que incluso fue llevada hasta nuestra capital. Los artífices de su realización, operarios de Maestranza, aplicaron en ellos todos sus conocimientos y habilidades técnicas, siendo algunos de sus artífices Eugenio Robinson, Héctor Vilches y Jorge Arellano.

Fin del Gremio.

A mediados de 1980, no se tenía gran noción de los cambios que sobrevendrían en los puertos a partir de la dictación de la ley N°18.042, que entrega los servicios portuarios en faenas al sector privado. A mediados del año 1981, los talleres de maestranza comenzaron a terminar sus labores. Los trabajadores que según esta ley, cumplían la cantidad de veinte o más años de servicios, fueron obligados a jubilar. A muchos les pilló de sorpresa este hecho, razón por la cual

no tuvieron el tiempo suficiente para arreglar con horas extras el promedio de su jubilación. Antes de ese momento, ya la empresa portuaria de San Antonio, solicitaba servicios externos para la reparación de algunas maquinarias, por ejemplo, el embobinado de motores de las grúas, o entregaba a contratistas particulares la realización de obras de reparación o construcción de galpones para la carga y otras obras de mayor envergadura, que fueron realizándose dentro del puerto. A partir de septiembre de 1981, puesta en práctica la ley, toda la maquinaria y herramientas de trabajo como tornos, fresas y grúas móviles de apoyo, fueron vendidas o rematadas a particulares. Sólo quedó una cantidad mínima de trabajadores que no tenía los años para retirarse, como personal de mantención eléctrica o mecánica y encargados de las grúas eléctricas, así como personal de mantención para la realización de obras menores en bodegas, patios u oficinas.

El Gremio de Vías y Obras.

Como mencionábamos en anteriores capítulos, desde sus inicios los puertos de Chile fueron administrados y explotados por organismos creados por el Estado. Esto incluía su mantención en distintas áreas, asignando personal para cada una de ellas. En el caso de San Antonio, existía la Maestranza con sus distintas especialidades técnicas.

El gremio de Vías y Obras, estaba formado por el personal encargado de la mantención, reparación y cambios de durmientes y vías férreas del puerto. Lo de Obras, se explica

por el hecho que estos trabajadores, eran los encargados de efectuar la mantención y reparación de todas las instalaciones portuarias existentes, excepto las maquinarias. Nos referimos a los pavimentos de muelles, caminos, muros, bitas, defensas de atraque de los muelles, líneas de trolley para las toma corrientes de las grúas, reparación de las bodegas, oficinas y techumbres. En conjunto con los remolcadores, revisaban y hacían mantención de las boyas para amarrar las naves y de las cadenas que las sostenían desde el fondo del mar, las cuales reciben el nombre de "rejeras". También, eran los encargados de hacer y reparar algunos elementos de utilería que se usaban antes de la implementación tecnológica en las faenas de muelle, como los carritos o "yeguas", los tableros y caballetes, que los movilizadores manuales colocaban en las entradas de los carros ferroviarios para realizar la estiba o desestiba de mercancías. Ésta última labor, era realizada en los talleres de carpintería instalados en el Molo y en el Espigón. Otra labor desarrollada, era efectuar reparaciones y habilitación de las casas fiscales ubicadas en la calle 21 de Mayo, donde residían las jefaturas superiores y el administrador del puerto. El gremio, contaba con personal que se desempeñaba en oficios como carpinteros, albañiles, maestros de la construcción, pintores, fontaneros, jardineros y maestros de ribera, encargados de la reparación de las boyas de amarre de las naves. Cada cierto tiempo y por diversas circunstancias, se sumaba personal venido de otras áreas o de la maestranza. Para realizar algún trabajo en las líneas férreas, este personal se movilizaba con sus implementos y herramientas por medio de un carro manual, que se desplazaba por la vía férrea al punto donde debían realizar alguna reparación. En total, eran alrededor de 30 personas, dotación que con el correr

del tiempo, se mantuvo invariable. Para su trabajo, usaban herramientas muy típicas en su labor, como por ejemplo el "santiago" que era una especie de prensa para ir torciendo los rieles según la curvatura que necesitaran. La "trocha", que usaban para mantener la distancia exacta entre ambos rieles cuando eran colocados. Esta herramienta, se usaba para efectuar revisiones periódicas en las vías. Usaban también otra herramienta llamada "rama", que era una especie de barretilla con uno de sus extremos más ancho que el otro, utilizada para acomodar los durmientes sobre el lecho de piedra o "chancado" como se le denominaba.

No se sabe con exactitud la fecha de su formación como gremio, pero es de suponer que fue con la primera puesta en marcha del puerto, ya que por razones obvias de necesidad, tuvo que existir personal para esta función. Como dato anecdótico, enviaban a las filas de este gremio, a trabajadores con mala conducta como medida consoladora ante la posibilidad de un despido, pues este gremio al tener poco personal, distribuido en pequeños grupos de trabajo, estaban sujetos a un control más directo. Estaban conformados por pequeñas cuadrillas de trabajo, todas al mando de un jefe de grupo, al cual se le asignaba la denominación de "cabo de cuadrilla", cargo que ejercía el más antiguo o con mayor experiencia.

Entre sus trabajadores, hubo uno de estos cabos que dejó un singular recuerdo entre los que trabajaron con él. Se llamaba Jorge Meza y le apodaban el "Cabo Meza". A diferencia de sus similares anteriores, que eran muy rudos para dirigir y tratar a su personal, éste lo hacía de una manera tranquila,

con una parsimonia y delicadeza similar a la de un sacerdote oficiando un ritual. Por ejemplo, cuando se colocaban los durmientes de las vías férreas, les daba a los trabajadores hasta las más mínimas indicaciones, sin perder de vista el menor detalle en cuanto a cómo debía tomarlos y levantarlos, para ser colocados en la vía con precisión matemática. Esto, con el fin de evitar que los trabajadores no hicieran esfuerzos en vano o sufrieran algún accidente.

En un comienzo, este jefe de grupo recibía directamente de los administradores del puerto, las órdenes para realizar algún trabajo específico, como por ejemplo, el medir las áreas de ocupación de alguna oficina de alguna empresa externa al puerto como también, el control de los terrenos entregados en concesión para oficinas externas, donde estos trabajadores habilitaban aquellos espacios, disponiendo de insumos o materiales para ello.

Con el tiempo, el carrito que usaban para transportar sus materiales, fue reemplazado por un camión fiscal, el que se utilizaba para transportar material traído fuera del puerto, como madera, arena o piedra chancada, principalmente desde las localidades de Lo Gallardo o Lo Zárate.

A mediados de 1950, llegaba al puerto una nave de nombre "Sonac" para transporte de combustibles líquidos. Era una de las más grandes de aquella época. Como las boyas más usadas en el puerto eran pequeñas, dado su tamaño, se debía ocupar para amarrarla una de mayor volumen, que se guardaba en el antiguo varadero fiscal. Esta ruda operación,

la realizaban seis personas de Vías y Obras, con la ayuda de un remolcador más un buzo y un telegrafista. Debían trasladar esta boya a la poza, donde la nave recalaba. Una vez que la nave zarpaba, debían nuevamente llevarla hacia el varadero, ubicado al lado nororiente de la entrada principal del puerto. Allí, había un galpón donde se cobijaban los maestros de ribera, quienes realizaban todos los trabajos de arreglo de los antiguos faluchos o lanchones de madera y de hierro que se usaron hasta finales de los 50 en los desembarques y embarques. Para subir las naves al varadero, donde se reparaban, se usaba un gran winche o grúa existente, la cual era accionada a vapor. En el varadero, aparte de las labores mencionadas, también se realizaban mediciones de calado en los diferentes sitios del puerto.

Los demás gremios, apodaron a los de Vías y Obras como "los conejos", por el hecho de que cuando los sitios de faenas no estaban aún pavimentados, habitualmente trabajaban haciendo hoyos para acomodar durmientes o habilitar líneas férreas.

En lo gremial, fue un grupo tranquilo y sin mayores conflictos y al igual que los demás gremios, estaban representados ante el Consejo Local Portuario. Con la disolución definitiva de los gremios en el año 1981, la mayoría de los integrantes de Vías y Obras, se acogieron a jubilación anticipada, quedando solamente unas nueve personas dependientes del Departamento Técnico, quienes continuaron realizando las mismas labores hasta 1998, año de término de la Empresa Portuaria de Chile.

Los primeros años.

En los primeros años de la actividad portuaria a partir del año 1918, gran parte del proceso de manipulación y movilización de la carga en el interior de los puertos, era realizado con medios muy rudimentarios en comparación con la tecnología actual. Hemos visto que la manipulación de la carga a granel para embarque o desembarque, se realizaba en tinas que eran cargadas con palas de mano por los estibadores o movilizadores de muelle según el caso, implicando la ocupación de una gran cantidad de mano de obra. Para el caso de la carga general o surtida, que para comprensión del lector, se refiere a toda aquella consistente en bultos o embalajes como sacos, barriles, cajones, atados, cobre en barras, estructuras, maquinarias, tambores dentro de una larga lista por mencionar, gran parte de su proceso de manipulación, movilización y traslado, se realizaba empleando la fuerza física y pequeños carritos de mano tirados por un pértigo, que los trabajadores llamaban "yeguas". Se sumaba a ello, la inventiva de los trabajadores a fin de evitar el desgaste físico innecesario o accidentes, que en tales condiciones eran inevitables. Es indudable que la gran ocupación de mano de obra era algo obvio, tratándose de miles de sacos u otros tipo de bultos y en circunstancias en que no existían tampoco maquinarias para trasladar los sacos desde un lado a otro, por ejemplo desde las bodegas hacia los muelles o viceversa.

Cuando se habló por primera vez, a mediados del año 1964, de la introducción en la faena portuaria, de una cantidad apreciable de grúas móviles u horquillas, como se les denomina, el gremio de movilizadores portuarios reaccionó negativamente. Pensaron que estas maquinarías iban a ser un "corta brazos", que eliminaría mano de obra, que en nada los beneficiaría y que afectaría la repartición del jornal que ellos percibían de acuerdo al tonelaje movilizado. A los dirigentes del Consejo Local Portuario de la época, les costó hacerlos entender que implicaba un gran beneficio, pues al aumentar la rapidez en el traslado de los bultos, aumentaría mucho más el tonelaje y los gananciales serían mayores.

Desde 1950 aproximadamente, había en el puerto cuatro grúas móviles, de las cuales dos, una marca Towmotor y la otra marca Baker, un poco más grande que la primera, se ocupaban tanto en el Molo como en Espigón. Eran utilizadas solamente por dos operadores, mientras las otras dos, estaban arrumbadas en un rincón de una bodega. Se ocupaban generalmente para ordenar elementos de utilería, como tableros o pallets de estiba. Los movilizadores manuales nunca quisieron ocuparlas en las faenas de movilización de carga, por la amenaza a su fuente laboral, que mencionábamos antes, además de considerarlas muy lentas, debido a la falta de experiencia de los operadores. Por aquellos años, ya existía una grúa móvil con pluma de 10 toneladas de capacidad marca Orton y otra más pequeña marca Cranemobil, con pluma corta de 3 toneladas de capacidad. Estas máquinas, fueron parte del gremio de grúas eléctricas hasta el año 1964, en que se formó el gremio de grúas móviles.

Cuando se introdujeron los pallets o tableros que permitían colocar una gran cantidad de bultos sobre ellos, para transportarlos con una grúa móvil como una sola unidad, tampoco agradó a los movilizadores manuales. Este procedimiento, fue el primer avance en la llamada unitización de la mercancía, que básicamente permitía el transporte de varios bultos como una sola unidad, acelerando de esta manera, la operación de movilización de la carga, que culminaría después con el uso de los actuales contenedores metálicos. Antes de la introducción de la grúas móviles o montacargas y los pallets, cuando se depositaba saquería conteniendo frejoles o cebada desde los carros ferroviarios hacia una bodega por ejemplo, cuadrillas de movilizadores manuales de ocho personas, se dividían la labor. Cuatro, levantaban los sacos y los colocaban sobre el hombro de los otros cuatro, quienes partían corriendo por el tablón o "carrera" dispuesto a la salida del carro, para desde allí, llevarlos al interior de la bodega e ir haciendo rumas o "patas", que ordenadamente iban armando. Subían a estas rumas por tablones instalados sobre peldaños armados con los mismos sacos, para estibarlos en la parte alta. Sin duda, una prueba admirable de esfuerzo y resistencia, adquirida en el transcurso de muchos años. Era tal la costumbre, que pese a estar durante horas trabajando en tal labor, al final de la jornada no daban muestra ni de fatiga ni cansancio. Aparte de la fuerza y la resistencia, estaba también el ingenio de los movilizadores, como cuando había que bajar barriles de madera o bordalesas con vino desde los carros para ser embarcadas. En ese caso, se usaban las llamadas "carreras dobles", que consistían en dos varas redondas de madera unidas en los extremos por dos planchas de metal de forma

cóncava, para ajustarlas a la forma convexa del barril. Cuando había que bajar estos barriles desde los carros, se hacían rodar por sobre las dos varas de esta "carrera doble" y cuando llegaban al piso, con un palo de escoba se giraban hacia un lado, para permitir espacio al que venía detrás. Las grandes y pesadas barras de cobre blíster, que llegaban al puerto en carros abiertos tipo cajón, generalmente venían en rumas, que debido al movimiento del carro, se derrumbaban y se esparramaban sobre éste. Como eran rectangulares, para trasladarlas y poder ponerlas al alcance de la grúa, los movilizadores debían pararlas por uno de sus extremos y hacerlas "caminar", apoyándolas en cada uno de sus vértices. Luego, las amontonaban de a seis para armar la eslinga con un estrobo o amarra de cadena, el que se colocaba en el gancho de la grúa eléctrica para ser embarcada. Los ejemplos antes mencionados, nos grafican un poco algunos aspectos del manejo y movilización de las mercancías general o surtida, antes de la llegada de las grúas móviles. Meses antes de que se produjeran estos cambios, el dirigente de los movilizadores manuales, don Julio Reyes convocó a sus dirigidos a una reunión muy importante, que se realizó en el amplio auditorio que estos tenían en la planta baja de la administración del puerto. Allí, les explicó, el porqué de la introducción en la faena portuaria de las grúas móviles, de los pallets e incluso de los contenedores, que en ese entonces, consistían en receptáculos metálicos llamados "banes", que eran la mitad del tamaño de los actuales contenedores de veinte pies. Reyes, en forma casi profética, les expresó que en un futuro no muy lejano, toda la mercancía que llegaría a los puertos iba a venir guardada en estos receptáculos metálicos, los cuales iban a permitir una mayor rapidez en el transporte,

evitando de esa manera, que la mercancía sufriera daños. Sin embargo, los movilizadores en aquel momento, no creyeron ni dieron la importancia que merecían las advertencias de Reyes.

Antes que comenzaran a introducirse las grúas móviles, las cuadrillas de movilizadores, en el caso del embarque de cobre, estaban constituidas por ocho trabajadores para mover las barras y armar las eslingas. Por los cambios en el sistema operativo originado por la introducción estas grúas móviles, las cuadrillas quedaron reducidas a sólo cuatro hombres, situación que no estuvo exenta de reclamos y protestas por parte de los movilizadores manuales. A raíz de este cambio, producido a partir de 1964, se comenzaron a constituir equipos fijos de personal. Estaban conformados por el operador de la grúa eléctrica, el operador de la grúa móvil y la cuadrilla de diez movilizadores manuales con su capataz y los jefes de grupo de los respectivos gremios. Estos equipos, se mantenían con las mismas personas en cualquier faena que se realizara, fuera ésta atención directa a la nave o faenas de patio o bodega. Las primeras grúas móviles, estuvieron bajo el mando del gremio de grúas eléctricas. De este gremio, salieron los primeros operadores, más cuatro operadores auxiliares de la Maestranza, quienes eran los encargados de su mantención. Fueron diez las primeras grúas móviles marca Yale, de origen francés, de 3 toneladas de capacidad de levante, que se repartieron entre el Molo Sur y el Espigón.

A fines del año 1964, se crea el Gremio de Grúas Móviles (horquillas). Sus primeros jefes, quienes hasta ese momento

eran operadores de las grúas eléctricas, fueron don Marcos Aliaga, Oscar Menares, Hernán Huerta y Carlos Sotomayor. La jerarquía del gremio de grúas móviles estaba formada por un jefe, un subjefe y los operadores. Cuando las compañías navieras solicitaban a la Empresa Portuaria de Chile personal para atender sus naves, esta gestión se realizaba en el mismo lugar de las faenas. Posteriormente, se creó en la Administración del Puerto, la oficina de planificación naviera. Cuando se constituyeron estos equipos de trabajo, hubo dificultades. En un comienzo, los jefes administrativos no querían introducirlos en las faenas, por los costos que implicaría para las agencias navieras, pues tanto al gruero eléctrico como al de grúa móvil, se le agregaban ciertos recargos a su ganancial, a partir del jornal base. Estos recargos, estaban establecidos en el decreto N°4.467. Dichas aprehensiones, resultaron infundadas pues con ello mejoró notablemente el rendimiento. Una de las primeras conquistas que este gremio obtuvo fue, además la inclusión de un operador reemplazante tanto en el Molo como en el Espigón.

En el año 1971 aproximadamente, llegaron al puerto tres grúas con traslación propia, con pluma móvil, marca Cole, con capacidad de 5 toneladas de levante, más una de mayor tamaño con capacidad de levante de 20 toneladas. Tenían cuatro ruedas con tracción y dirección para desplazarse. A un costado de la pluma de levante, se ubicaba la cabina del operador. Se usaban para carguío de bultos sobre vagonetas o camiones, o para colocar las eslingas de sacos sobre la parte alta de las rumas que iban levantando los movilizadores. La introducción de estas grúas, fue un hecho

celebrado por los trabajadores, pues aparte de aumentar el tonelaje movilizado, eliminó los tablones o "carreras" por los cuales estos debían correr con los sacos al hombro. La misma situación ocurrió con las grúas horquillas móviles, pues con la introducción del tablero o pallet, que permitió transportar quince o veinte sacos de una vez, que por miles se descargaban desde las naves. Estos sacos, podían ser levantados con la horquilla a la parte alta de las rumas que iban armando los movilizadores dentro de la bodega, con el consiguiente ahorro de tiempo, esfuerzo y como decíamos antes, un mayor rendimiento. Recordado es el trabajo intenso de las grúas móviles, durante los desembarques de naves que transportaban hasta 25.000 toneladas de saquería como leche, polenta o harina para ayuda humanitaria. Producto de este "boom" de trabajo, llegaron también dos tractores, dos vagonetas de 20 toneladas de capacidad y otras dos para 10 toneladas, para el traslado de este tipo de mercancías y otras de gran peso. Con este equipamiento, el gremio de grúas móviles, aparte del avance que representó, se convirtió en un factor vital en el movimiento de carga dentro del puerto. De esta forma, se corroboraba lo dicho un par de años antes por el dirigente Julio Reyes.

A propósito de la grúa Cole de 20 toneladas, una anécdota recordada por uno de sus operadores y dirigente del gremio, Marcelo Calderón relata que por la época en que llegó a San Antonio la grúa, ésta fue una de las que mayor capacidad de levante tuvo, después de la grúa Titán. Venían dos con iguales características en la nave que las trajo a Chile, una destinada a San Antonio y la otra para Valparaíso. La nave "Imperial" que las trajo, recaló primero en este último puerto,

descargando allí ambas grúas. Sucedió que Calderón, tuvo que realizar una diligencia gremial a Valparaíso, sabiendo que habían llegado allí estas dos grúas. Por información que obtuvo de un portuario amigo, supo que la destinada a dicho puerto, venía con una pieza averiada. Mientras se esperaba el repuesto que llegaría desde Inglaterra, los de este puerto pretendían enviarla a San Antonio, en lugar de la que venía sin problemas. Acto seguido, Calderón informó de aquello a los otros dirigentes de su gremio. En compañía del secretario, don Hernán Huerta, partió de nuevo a Valparaíso para aclarar la situación. Allí, obtuvieron una audiencia con el subdirector de la Empresa Portuaria de Chile, en ese entonces don Iván Muñoz, a quien expusieron el problema. Enterado de los hechos, éste último llamó por teléfono a algunos de sus subordinados, por no haberlo informado de tal situación. Como se dice vulgarmente, "volaron plumas por todos lados". Ante la indignación de los porteños, se logró que la grúa fuera entregada. La única gestión que tuvieron que hacer los dirigentes de San Antonio, fue conseguir amarras especiales con el Ejército, para asegurarla sobre el vehículo que la traería a San Antonio. Esta grúa, jugó un rol muy importante en labores dentro del puerto y fuera de él. Aparte de las faenas netamente portuarias, para el movimiento de bultos pesados y de gran volumen, era solicitada por las empresas pesqueras en faenas de montaje de motores y cabinas para sus lanchas. También, se usó para echar al mar yates particulares. El municipio, también la solicitó para el traslado de una gran palmera que fue plantada en la plaza principal de San Antonio. Otro servicio que prestó a la comunidad, fue en la demolición del ex restaurante Goya en el centro de la ciudad, el cual sufrió

graves daños luego del terremoto del mes de julio de 1971. Por causa de este sismo, falleció el dirigente de la federación nacional de los portuarios, don Arturo Villatoro, quien en ese instante se encontraba en el restaurante Millaray, distante unos pocos metros del Goya.



Grúa Cole, de 20 toneladas de capacidad.

Después de 1971, se implementó la dotación con seis grúas horquillas marca Clark de 3.500 kilos de levante, que fueron muy apreciadas. Durante el gobierno de Salvador Allende, en que por desgracia hubo escasez de repuestos para la maquinaria, llegaron alrededor de cinco grúas móviles de procedencia rumana, de 3 toneladas de capacidad. Según la opinión de algunos operadores, fueron de muy mala calidad, razón por la que fueron dejadas fuera de circulación.

También, llegaron algunas grúas Mack norteamericanas y dos cargadores frontales marca Trojan para acopio de gráneles. El puerto, llegó a tener alrededor de 45 grúas móviles en operación con 60 operadores. De entre estos operarios, hubo algunos procedentes del gremio de movilizadores manuales.

Cuando ocurrieron los hechos del 11 de septiembre de 1973, el puerto fue intervenido por el personal de la marina y el ejército, no permitiendo la salida de ningún trabajador. El personal de las grúas móviles que se encontraba en ese momento, según nos cuenta un operador, trabajó durante tres turnos continuados desde la mañana del día 11 hasta el amanecer del día siguiente. Otro, nos refiere que en días posteriores, les fue ordenado ir con sus máquinas hacia Tejas Verdes para ir a mover contenedores vacíos de 20 pies, los que según testimonios, eran para encerrar en ellos a presos políticos. Dichos envases, habían sido desembarcados de una nave cubana de nombre "Sierra Maestra", la cual ante lo ocurrido aquel día, zarpó intempestivamente, dejando esos contenedores abandonados en el puerto. Los militares al enterarse de este hecho, ordenaron a los horquilleros a cargarlos en camión y llevarlos hacia Tejas Verdes, siendo descargados por estos mismos operadores.

En el año 1977, se implementó la función del gremio con la llegada de dos maquinarias tracto, que sirvieron de apoyo a las locomotoras para mover las trenadas de carros, mientras iban siendo cargados con granel de desembarque. Una era el Truckmobile y la otra el Shoutten Wagon, las cuales aliviaron la labor de las locomotoras, que a partir de ese momento se

usaron sólo para ingresar y sacar trenadas. Ese mismo año, llegaron también dos cargadores frontales marca Payloader para el acopio y amontonamiento de gráneles y una grúa móvil marca Pettibone, de 7 toneladas de capacidad. Cabe señalar, que durante este año, los grueros móviles tuvieron un gran debut durante los primeros embarques masivos de cajas con fruta en pallet.

Cuando el movimiento de contenedores comenzó a intensificarse, a mediados de 1979, la Empresa Portuaria de Chile adquirió una máquina porta contenedores marca Hyster, con capacidad de levante de 30 toneladas, que fue una de las primeras máquinas de este tipo que operó en San Antonio.

La parte Gremial.

Como se expresó, el gremio de grúas móviles, fue un derivado del gremio de grúas eléctricas. Los primeros operadores y jefes fueron grueros pertenecientes a este último gremio. Sus primeros dirigentes, fueron Carlos Sotomayor, Oscar Menares, Hernán Huerta, Fidel Osorio y José Marcelo Calderón. El gremio, tuvo su sede detrás del edificio de la Administración del puerto, casi apegada al lugar donde estuvo el restaurant Popular. Este gremio, no estuvo exento de impasses y situaciones engorrosas con respecto al tema de los nombramientos de jefaturas. Para los cargos de jefes o subjefes de grupo, en algunos casos muy específicos, se nombraban a trabajadores más antiguos que estaban en tiempo para jubilarse, como una forma de ayudarlos a

obtener una mejor pensión. Dichos nombramientos, se hacían por decretos firmados por el administrador del puerto. El gremio de movilizadores, quería imponer a alguno de sus trabajadores de mayor edad para que ocuparan estos puestos de jefaturas. Ante esto, los dirigentes del gremio de grúas móviles, aducían que no les correspondía este beneficio por así decirlo, por no haber tenido ninguna experiencia como operadores de grúas y que existían otras maneras de que estos pudieran acceder a tales cargos. Sin embargo, los dirigentes del gremio de grúas móviles, nunca pusieron objeción al traspaso de movilizadores manuales jóvenes como operadores mecanizados, que desde luego eran necesarios, recibiendo incluso instrucción por parte de operadores más experimentados, a lo que se agregaban cursos de capacitación.

Durante los difíciles momentos de agitación política y social ocurrido durante el gobierno de Salvador Allende, hubo escasez de repuestos e insumos para las maquinarias, lo que afectaba su funcionamiento y la atención a los usuarios. Esto, motivó a que el gremio en una instancia límite, realizara paros de una hora durante diez días continuados, con la consiguiente molestia de los representantes de las agencias navieras. Pese a la presión de las jefaturas del puerto para hacerlos trabajar en las condiciones que fueran, los horquilleros no desistían en sus demandas, hasta que el problema de alguna manera se solucionaba. La polarización política en aquellos tiempos, llegó a situaciones tan ridículas como absurdas. Trabajadores portuarios opositores a Allende, con el fin de provocar un boicot, quebraban a propósito las ampolletas de los baños, con el fin de negarse a trabajar, aduciendo que no iba a

haber luz para poder bañarse después de terminada su labor. Pese a muchos impasses, este gremio con el tiempo fue adquiriendo mucha importancia, debido al importante rol en el trabajo portuario. Contaba con maquinaria que contribuyó a mejorar la eficiencia de las operaciones de movilización de carga. Como gremio, estuvo tan bien constituido como la mejor de las familias y con dirigentes muy capaces que los representaban ante el Consejo Local Portuario, instancia que aunaba a todos los gremios de trabajadores portuarios. Lograron incluso, la creación del cargo de un Jefe Central, que coordinaba las operaciones de grúas y maquinas móviles, tanto del Molo Sur como del Espigón. Cargo que también fue creado en otros gremios operacionales como el de grúas eléctricas y de movilizadores.

La dotación de operadores de grúas móviles, se mantuvo vigente hasta el mes de septiembre de 1981, luego de casi 17 años de operación, tal como ocurrió con todos los gremios portuarios existentes en la Empresa Portuaria de Chile, por la dictación de la ley N°18.042 impuesta por el gobierno militar. Toda la operación de movilización de carga en los muelles, pasó a manos de entes privados, quedando solamente bajo control de la Empresa Portuaria, el bodegaje y almacenamiento de la carga. La mayor parte de los operadores de grúas móviles, cuyo requisito por mandato de esta ley, era el tener 20 años de servicio, tuvieron que acogerse a jubilación anticipada y obligada, como ocurrió en todos los demás gremios. Hubo bastante disconformidad por parte de estos trabajadores en relación a dicha ley, que consideraron injusta, en el sentido de que los cálculos de

sus pensiones anticipadas, no fueron bien realizados. Con este éxodo obligado de muchos operadores, la mayoría de las maquinarias existentes fueron vendidas o rematadas por agencias navieras y empresas particulares. Quedaron en operación dentro de la Empresa Portuaria de San Antonio no más de seis grúas móviles de 3,5 toneladas de capacidad, la grúa móvil Pettibone para 7 toneladas y la portacontenedores, que fueron ocupadas en faenas de atención a las agencias navieras bajo modalidad de arriendo, mientras que la máquina Shoutten Wagon y el Truckmobil, pasaron a formar parte de la sección locomotoras cumpliendo funciones de apoyo. Con la experiencia adquirida luego de varios años de labor, gran parte de los grueros móviles jubilados en forma anticipada, pasaron a prestar sus servicios al sector privado, dentro de las varias agencias navieras o empresas de estiba y desestiba que existían en esos años.



Operador de Grúa Movil.

El Gremio de Mantenimiento.

En el mes de junio del año 1965, se produjo en los puertos de Chile una huelga nacional, que también afectó a los trabajadores del puerto de San Antonio. Esta huelga, tuvo motivos muy justificados debido a que los antiguos trabajadores a punto de jubilar, no tenían un sistema legal que les permitiera retirarse de su trabajo con una buena pensión, razón por la cual se le pedía al gobierno, la creación de un sistema legal o decreto que mejorara esta anomalía, que después de algún tiempo, se concretó con la promulgación del decreto correspondiente. Dicha huelga, lamentablemente se transformó en una lucha enconada entre las distintas tiendas políticas que predominaban en ese entonces en los puertos de Chile. La contingencia ideológica partidista se iba acentuando cada día, más aún con la entrada al puerto de nuevos trabajadores adscritos al partido gobernante y de otras posiciones políticas afines. Cada dirigente de los gremios portuarios existentes en el puerto de San Antonio, se limitó a la defensa de su posición partidista. Los demócrata cristianos, planteaban una opinión, los socialistas otra, lo mismo ocurría entre los radicales, comunistas y anarquistas, creando una situación difícil de resolver. El presidente del sector de Maestranza en el año 1965, era don Héctor Vilches D., dirigente de mucha capacidad e inteligencia, quien convocó a su sector para decidir formar o no formar parte activa en dicha huelga. Él, en lo personal, era partidario de que su gremio se sumara a la causa. El personal de la Maestranza en su mayoría, ligado a la ideología izquierdista, votó por la huelga. Sin embargo, un grupo pequeño, integrado por algunos trabajadores de la maestranza, no

adscrito a la tendencia mayoritaria por la huelga, constituido también por algunos trabajadores nuevos a contrata, quienes antes el temor de ser objeto de alguna reprimenda por parte de la autoridad portuaria, que podría significar un probable despido, pasaron a formar parte de esta minoría. Este grupo, integrado en mayoría, por adscritos al partido que gobernaba en el país, más algunos independientes, liderados por trabajadores más antiguos, quienes aduciendo a un clima de anarquía que impediría lograr algún acuerdo o entendimiento dentro del sector de Maestranza, decidieron realizar una reunión en el Espigón, donde formaron una comisión para que planteara ante el administrador del puerto su posición. Dicha comisión, cuyos principales líderes fueron Francisco Betancourt y Matías Montaner, propusieron al administrador de entonces, la creación de un gremio independiente al de Maestranza, conformado por especializados de mantención, específicamente eléctricos y mecánicos, quienes serían los encargados de la atención directa de la maquinaria que operaba en las faenas de muelle, tanto del Molo como de Espigón. Nos referimos a las grúas eléctricas de muelle, la planta mecanizada, las grúas móviles u horquillas, más dos cargadores frontales que operaban en ese tiempo. El administrador del puerto, aceptó la proposición y los dirigentes se dieron a la tarea de bosquejar la manera de organizarlo. Dispusieron de un lugar para instalar sus talleres y realizar sus reuniones gremiales, ubicado en la planta baja del edificio de la administración del puerto hacia el lado poniente. Eligieron como su primer presidente a don Francisco Luco, recién ingresado a la empresa, a quien por su no identificación con ninguna posición política, se le consideró como el más idóneo para ocupar el cargo, como

secretario a Manuel Álvarez, como prosecretario, a Eduardo Caimanque, como tesorero a Matías Montaner y protesorero a Manuel García. La representación del gremio ante el Consejo Local, recayó en don Francisco Luco, quien se desempeñó en ese cargo por seis años más, siendo también nombrado presidente de la Comisión Habitacional, para dar cumplimiento a lo relacionado con el artículo N°8 de la ley N°16.250. Una vez conformada la directiva del gremio, al cual se le denominó como especializados "de la orilla", por estar más directamente ligados a la faena portuaria de muelle, reunieron en un comienzo a unos 60 trabajadores, procediendo a la distribución de estos en los diferentes talleres y especialidades de acuerdo al siguiente esquema:

- **Espigón:** Mecánicos de grúas eléctricas, integrado por un maestro jefe de taller, un ayudante y ocho operarios. Eléctricos de grúas del Espigón, integrados por un maestro jefe, un reemplazante del jefe y once operarios. Mecánicos de grúas móviles, integrados por un maestro jefe, un ayudante y siete operarios.

- **Molo Sur:** Mecánicos de grúas eléctricas, integrados por un maestro jefe, un ayudante y seis operarios. Electricistas de grúas, integrados por un maestro jefe, un ayudante y seis operarios.

- **Planta Mecanizada**: Mecánicos, integrados por un maestro jefe, un ayudante y cuatro operarios._ Electricistas, integrados por un maestro jefe, un ayudante y tres operarios.

Luego de la instauración del régimen militar, entre los años 1973 y 1977 ingresaron a la Empresa Portuaria nuevos trabajadores, los cuales fueron distribuidos a distintos estamentos. Con la puesta en práctica de la ley N°18.042, la mayoría de los especializados de este gremio, con más de veinte años de servicio, se acogieron a la jubilación anticipada, quedando en operación unas 30 personas. Con la reducción del número de maquinarias del puerto, dentro de las faenas, el trabajo de mantención de orilla se remitió sólo a las grúas eléctricas de muelle, agregándose la función de control de las dos subestaciones eléctricas, tanto del Molo como del Espigón que antes habían estado a cargo de maestranza.

El Gremio de Vigilantes.

Los primeros años.

Antes que este gremio portuario se formara, las primeras compañías navieras que se instalaron en los comienzos de la actividad portuaria, estando ya el puerto de San Antonio operativo a contar de 1918, por intermedio de sus capataces asignados, contrataban personal para esta función en forma diríamos que casual, temporal y sin contrato definido, entre los mismos trabajadores que hacían la labor de estiba o desestiba de la carga. A estos vigilantes improvisados, se les encargaba el cuidado de las mercancías que llegaban en naves pequeñas en comparación con la época actual, propulsadas a vapor. Su función, era estar al cuidado de las mercancías que por días permanecían a la orilla de los muelles, en espera de ser cargadas a carros de ferrocarril y ser retiradas, una vez

cumplidos los trámites aduaneros. Es seguro, que el control de los puertos, primero lo ejercieron funcionarios de aduana, antes de la creación del Servicio de Explotación de Puertos, organismo estatal que se hizo cargo de la administración de éstos hasta 1960. El gremio de vigilantes portuarios, se formó una vez creado este organismo.

Si bien la función de los vigilantes portuarios desde los primeros años de la actividad portuaria hasta nuestros días no ha variado en lo esencial, en este capítulo haremos una reseña basada en testimonios de los más antiguos vigilantes que se mantuvieron en el puerto hasta el año 1981. Estos, tenían la función de resguardo, control de personal, de vehículos que ingresaban o salían del puerto, recibir las guías y órdenes de salida o ingreso de mercancía en los principales accesos al puerto, donde también había carabineros y personal de Aduana, que realizaban también este control. Había puestos de vigilancia en el interior del puerto, desde donde hacían rondas tanto de día como de noche por los muelles y patios. Debían cuidar la gran cantidad de mercancía que en diversidad de embalajes se depositaban en ellos, preocuparse de la seguridad de las bodegas, anotar las amarras y desamarras de las naves mercantes que atracaban a los muelles, controlar el muellaje de las naves menores como pesqueros o lanchas y ejercer control visual de todas las personas que ingresaban a trabajar al puerto. Anotaban en un libro de control las novedades ocurridas durante un turno determinado. Otra de sus funciones, era el cuidado y resguardo de las casas fiscales donde vivían los administradores y jefes superiores, que estaban en su mayoría en la calle 21 de Mayo. Una de las más grandes, era la que ocupaba el administrador del puerto,

en la que hoy en día funciona una clínica particular.

En el Espigón, remontándonos hacia 1950 y 1960, había tres puestos de vigilancia, uno a metros de la entrada principal al puerto en el lado oriente otro en la punta nororiente y un tercero hacia el poniente frente al muelle Torreti, al lado norte de la bodega. Había otro puesto en la mitad de la Costanera sur del Espigón, al lado de un gran galpón existente, donde se guardaba gran cantidad de todo tipo de mercancías y carga en rezago, a cargo de la Aduana. Cercano a ese lugar, unos metros más al sur estaba el patio para depósito de cobre de Codelco Chile. El otro puesto, estaba ubicado al lado del refugio del gremio de locomotoras, otro frente a los galpones de la Maestranza, cerca de la antigua playa Montemar. Más al sur, había otro puesto en un acceso que daba hacia la ex población Juan Aspeé, por calle O´Higgins por el que sólo pasaban personas a pie o se usaba para entrada o salida de vehículos en caso de emergencia. En la entrada al Molo Sur, había una caseta de madera donde junto a la vigilancia, funcionaba un control de Aduana y también un puesto de Carabineros. En el interior del Molo, en la época en que existían cinco bodegas y cuatro patios de depósito para carga, había tres puestos más: uno en la punta norte, al lado de la piscina donde se depositaba carbón proveniente de la Planta Mecanizada, otro en la parte central y el tercero más al sur, adosado a la desaparecida bodega N°1.

Los vigilantes, laboraban durante las 24 horas del día, divididos en tres turnos de trabajo de ocho horas cada uno. La dotación, era de alrededor de 38 personas. Estaban bajo

el mando directo de un jefe administrativo y lo secundaba un encargado de hacer las citaciones y planillas de control de este personal.

Accidentes y anécdotas.

Entre las novedades que los vigilantes debían dejar constancia en los libros de control, existieron innumerables accidentes ocurridos al interior del puerto, de los cuales fueron testigos. Algunos, de trágicas consecuencias, como el ocurrido en un área ubicada en el lado poniente del edificio de la administración del puerto, donde en un tiempo se depositaban gruesos troncos de eucaliptus de hasta 70 centímetros de diámetro y 6 metros de largo, que iban hacia el norte del país para procesamiento de cobre. Ocurrió, que mientras una grúa móvil descargaba uno de estos pesados bultos, debido a su peso, se soltó del estrobo que lo sujetaba, cayendo sobre un movilizador manual, causándole la muerte en forma instantánea. Frente al muelle Torreti (sitios 4 y 5) durante un embarque, ocurrió otro accidente similar con muerte instantánea, cuando uno de estos troncos cayó sobre otro movilizador, aplastándole la cabeza. En otra ocasión, por este sitio se descargaba ganado novillo, los que pasaban por pasillos hechos con madera. En algunos casos, los animales exasperados por el movimiento de la nave y los días de navegación, saltaban por estas vallas y se escapaban, dando alocadas vueltas por el Espigón, situación que era todo un espectáculo, digno de una corrida de San Fermín, mientras un grupo de movilizadores y vigilantes corrían detrás de él, hasta capturarlo, para luego amarrarlo con sogas y así poder

subirlo al carro jaula que los sacaría del puerto.

Durante las noches, en horas de la madrugada, llegaban a los controles de entrada al puerto, vehículos transportando a tripulantes, generalmente extranjeros que volvían a sus naves después una agitada noche de juerga y placer, en la época de oro de la bohemia sanantonina. A veces, traían con ellos damas de la vida alegre, comunes en el ambiente portuario, que ocultas en el interior de los vehículos que las transportaban, intentaban burlar el control de la vigilancia, para acompañarlos hasta las naves y continuar la juerga a bordo, si es que el cuidador de la nave era sorprendido. Situación a la cual, los vigilantes portuarios ya estaban lo suficientemente entrenados, por lo que no les era difícil descubrirlas y dejarlas retenidas en la puerta, las que luego de una lánguida y alcoholizada despedida a sus clientes de turno, retornaban a sus lugares de origen. También, no eran pocas las damas alegres, que al caer la noche, tras informarse de la recalada de alguna nave extranjera, con un cargamento de ansiosos tripulantes, sometidos a una larga y obligada abstinencia, los iban a esperar a las entradas del recinto portuario.

La labor de los vigilantes no solamente estaba sometida al rigor de los jefes superiores, sino también a la del personal de la Gobernación Marítima, organismo que también tenía su responsabilidad en el quehacer de los puertos, quienes ocasionalmente hacían sus rondas en vehículos por el interior de los recintos portuarios para inspeccionar las naves, durante el día o la noche. Adrián Pellizari antiguo vigilante, le correspondió en la madrugada del 11 de septiembre de 1973,

estar de turno en la puerta principal de acceso al Espigón junto a otro compañero. De improviso, llegaron allí dos camiones transportando conscriptos del regimiento de Tejas Verdes. Los vigilantes al reconocerlos, los dejaron entrar sin problemas. Uno de los camiones, continuó su trayecto por la Costanera hacia el Molo Sur y el otro se detuvo en el medio del Espigón. Pellizari al verlo, partió hacia el lugar, con la intención de apagar las luminarias en uno de los sectores. Dos suboficiales, con tenida de guerra y armados, se bajaron del camión y le acompañaron dando una caminata por los sitios de atraque. Éste, les preguntó si andaban haciendo maniobras, ante la pregunta, los militares sólo se limitaron a sonreír y no le contestaron nada. Después de salir de aquel turno a las 08:00 hrs, comprendió que la misión de aquellos militares, había sido el inicio de la primera intervención en el puerto, luego de enterarse de los sucesos que conmocionaron al país en aquella fecha.

Como señalábamos antes, durante los primeros años de la actividad portuaria hasta 1981, carabineros ejercía junto con los vigilantes, la labor de control de personas en la entrada a los recintos portuarios. De entre estos uniformados, uno de los más conocidos fue uno al que apodaban Aramayo, quien por el excesivo rigor en el cumplimiento de sus funciones, no se hacía muy merecedor de la simpatía por parte de quienes le conocían. En algunas ocasiones, cuando le correspondía turno de noche en la entrada del Molo Sur, no habiendo trabajo en esa sección, dejaba a cargo del control de la entrada a un vigilante. Acto seguido, se iba a dar unas caminatas hasta llegar a la punta norte del Molo Sur, cerca de donde estaba ubicada la grúa Titán. Allí se sentaba en los roqueríos,

sacaba de su bolsillo unos prismáticos que le permitían ver con claridad en zonas oscuras y durante horas se ponía a observar con ellos hacia la orilla, donde actualmente está el Muelle Panul, camino a Cartagena. Según rumores, se decía que lo hacía con el fin sorprender a algún contrabandista que anduviera a esas horas merodeando por aquel lugar. Era su obsesión permanente el poder descubrir alguno. Se comentaba, que en algunas ocasiones tuvo la fortuna de lograr su objetivo, razón por la cual sus superiores celebraban su acción, concediéndole algún premio.

Los Serenos.

Años antes de que se formara el gremio de vigilantes, se les conocía como los "guachimanes", chilenismo derivado del inglés watchman, o "serenos", por el hecho de que durante las largas y frías noches de invierno, les caía el sereno sobre sus vestimentas mientras ejercían su labor, haciendo sus rondas dentro del puerto. Caminaban de una garita de vigilancia a otra, para servirse un café y luego proseguir su ronda en torno a las bodegas, por los patios de depósito, donde se acopiaban, como indicábamos antes, distintos tipos de cargas como cajones, saquerías, barriles, tambores, barras de cobre. Esto, cuando aún no existían los seguros contenedores metálicos, que hoy pueblan por millares los sitios de los puertos. La mercancía, estaba expuesta a ser objeto de robos, por parte de silenciosos amigos de lo ajeno, quienes amparados por la oscuridad, llegaban a veces en botes que atracaban entre los roqueríos del Espigón o del Molo, situación que hacía a los vigilantes, estar sometidos a

una constante tensión.

Los primeros vigilantes, no contaban con elementos de seguridad ni uniforme o distintivo que los identificara. Fue hacia el año 1965, cuando la Empresa Portuaria de Chile, los proveyó de cotonas grises y cascos verdes. Más tarde, fueron dotados con camisas y pantalones azules, un chaquetón de castilla para protegerse del frío en la noche, más zapatos de seguridad. Los vigilantes o serenos, como se les llamó, perduraron hasta el año 1981, cuando se produjeron las primeras jubilaciones anticipadas de una gran cantidad de trabajadores portuarios, a raíz de la dictación de la ley N°18.042, que autorizaba a la Empresa Portuaria de Chile, para entregar los servicios operacionales en los sitios de faenas, al sector privado, incluyendo también al sector de los vigilantes. Con la partida de éstos, la Empresa contrató los servicios de vigilantes privados, con armamento y experiencia militar, que fueron conocidos como los "paquetes de velas", por el color de sus uniformes.

Los funcionarios portuarios.

La Administración Portuaria de Chile.

Como ya lo hemos expuesto, la administración de los puertos chilenos en un comienzo recayó en la Comisión de Puertos, creada en 1910. Este organismo independiente, reunió en sí las funciones que el estado chileno le había encomendado, referente a la construcción de puertos, su conservación y la explotación de los mismos. Lo referente al control de las

mercancías dentro de ellos, estuvo supeditada al Servicio de Aduanas. En el año 1927, se dicta una nueva Ordenanza de Aduanas, que entregaba el control de las bodegas y almacenes portuarios de depósito de carga a este servicio. En el mismo año, bajo el DFL N°2.591, se dispuso que la administración portuaria estaría a cargo del Departamento de Obras Marítimas, dependiente del Ministerio de Marina. En 1931, bajo el amparo de una nueva Ordenanza de Aduanas, entrega de nuevo a este servicio, la explotación de los puertos chilenos. En 1932, se restablece la independencia de los servicios portuarios, dejándolos de nuevo en manos del Departamento de Obras Marítimas. En el año 1942, el DFL N° 61/4.482, suprimió el Departamento de Obras Marítimas y dividió sus funciones en dos reparticiones estatales: El Departamento de Puertos para el estudio y conservación de éstos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Vías y Comunicaciones; y el Servicio de Explotación de Puertos para su explotación, bajo dependencia del Servicio de Aduanas y el Ministerio de Hacienda. Como autoridad máxima en la dirección general del Servicio de Explotación de Puertos, se crea el cargo de Intendente de Puertos. El 1 de Junio de 1953, bajo el DFL N° 88, se crea la Subsecretaría de Transporte, bajo la cual pasa a depender el Servicio de Explotación de Puertos, en un intento de aplicar criterios técnicos en su explotación, distinto a los emanados de una administración fiscal. Por razones inexplicables, un mes después, el 25 de Junio de 1953, bajo el DFL N° 343, los puertos vuelven a depender del Servicio de Aduanas y del Ministerio de Hacienda hasta el 6 de abril de 1960, cuando se crea la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), con el fin de crear en los puertos un sistema de autonomía, que permitiera facilitar el desarrollo

de la tecnología portuaria, separándolo de esta manera de los servicios aduaneros. Bajo estos modelos de administración y a juicio del señor Alejandro Patillo Bergen, ex Director de la Empresa Portuaria de Chile, autor de la reseña antes descrita, esta zigzagueante trayectoria histórica, significó un retroceso de varias décadas en el desarrollo de los puertos, lo que pudo haber afectado el interés de los funcionarios administrativos por alguna forma de expresión organizativa, a diferencia de los obreros organizados en gremios.

El puerto de San Antonio.

Cuando fueron entregadas las obras del puerto para su puesta en operación en 1918, asume como su primer administrador el ingeniero don Eduardo Reyes Cox, quien durante las últimas etapas de las obras, había ejercido el cargo de Inspector Fiscal de las mismas.

Como lo señalábamos anteriormente, toda la acción legal del movimiento de mercancías, tanto en las bodegas como en los patios de depósito, estaba a cargo del Servicio de Aduanas, encomendando a sus funcionarios designados para ejercerla, teniendo como principal responsabilidad el asignar las áreas de depósito y el control documentario de la mercancía. En cuanto a la labor operacional portuaria, en condiciones un tanto ambiguas, por el hecho de estar los puertos bajo la dependencia del Servicio de Aduanas, que no tenía injerencia directa en ellas, se designó personal fiscal específico para la organización del trabajo de las distintas especialidades que ésta demandaba. Se organizaron los diferentes estamentos,

en como la administrativa, técnica y operacional.

De preferencia, nos referiremos en este acápite al trabajo de los funcionarios de la parte operacional, en los muelles de atraque e instalaciones anexas a éstos, sin menoscabo del resto de las funciones que corresponderían a descripciones más bien genéricas comunes a cualquier otra empresa.

Los primeros funcionarios portuarios y de aduana, o empleados fiscales como se les denominó comúnmente, desde el inicio de la actividad portuaria, fueron considerados como ya lo señalamos, un sector de trabajadores con un cierto rango de clase instruida, a diferencia de los primeros obreros de faenas, generalmente con menos instrucción. Dichos funcionarios fueron considerados, bajo el parámetro impuesto por el Servicio de Aduanas, como contralores de los intereses del Estado, producto de lo cual no tuvieron interés en un comienzo en crear alguna organización gremial que los aunara. Este hecho, acentuó el distanciamiento con los trabajadores obreros de faenas, cuando estos últimos comenzaban a crear sus respectivas organizaciones para velar por el cumplimiento y respeto de sus derechos laborales.

La infraestructura física y operacional del puerto, estaba dividida en dos secciones específicas: El Molo Sur y el Espigón con sus correspondientes oficinas, bodegas, muelles e instalaciones anexas. A esto, se agregaban la parte técnica y de mantención de esta infraestructura, centralizada en el sector de la Maestranza, dirigidas por las jefaturas técnicas y profesionales específicos. La parte administrativa, estaba

conformada por los distintos estamentos encargados de las labores atingentes a la parte organizacional del servicio portuario, cuya máxima autoridad estaba representada en lo local por el administrador del puerto. Cuando se crea el Servicio de Explotación de Puertos, las labores netamente portuarias empiezan a definirse más claramente. Teniendo al administrador del puerto como el principal ente directivo, seguido de un jefe de movilización, que coordinaba y supervisaba las labores de las dos secciones operacionales, denominadas como Molo Sur y Espigón. Cada una de estas secciones, contaba en la parte funcionaria con un jefe de sección, los liquidadores de jornales, los funcionarios tarjadores y los encargados de bodega, estos últimos, dependientes del Servicio de Aduana. El jefe de sección, era el encargado de distribuir al personal de obreros y operarios en las distintas labores que el puerto exigía y en torno al cual, se centralizaba todo el trabajo de la sección. Diariamente, este funcionario antes de iniciarse la jornada de trabajo, reunía a todo el personal, tanto a la entrada del Molo Sur como del Espigón, para realizar la correspondiente distribución de estos a los distintos puntos de trabajo, según una programación preestablecida Este trabajo podía ser el embarque o desembarque desde las naves, nombrando por ejemplo, las correspondientes cuadrillas de movilizadores, grueros, locomotoras y los funcionarios tarjadores, encargados de supervisar este personal y llevar la relación de las mercancías y tonelaje movilizado durante una jornada. También, se asignaba al personal de cuadrillas de movilizadores, para el depósito o retiro de carga desde las áreas de depósito. El liquidador de jornales, era el encargado de procesar la información del tonelaje movilizado durante

una jornada de trabajo, en base a la cual se les pagaba a los obreros de faenas. El liquidador, obtenía esta información del documento que le entregaban los tarjadores, donde se consignaban los nombres de los que integraban las cuadrillas de trabajo. En las bodegas y patios de depósito, el encargado funcionario de Aduana, denominado en esos años como "bodeguero" considerados "dueños y señores" dentro de estos recintos, asignaba las áreas de depósito y efectuaba el control documentario de la mercancía.

Como parte del trabajo al interior del puerto lo realizaban también entes particulares externos al servicio portuario, denominados en la jerga de aquella época como "usuarios", quienes cuando necesitaban algún elemento de apoyo por parte del puerto, acudían al jefe de sección para asignárselo, que podía ser por ejemplo, una cuadrilla de apoyo para descarga de algún vehículo o algún retiro o movilización de carga.

La atención a las naves, consistía en el muellaje y la recepción de la carga en el muelle y el posterior movimiento o traslado hacia las áreas o bodegas de depósito o carguío al vehículo para retirarla de inmediato. El servicio de muellaje de las naves, por el tiempo que esta permaneciera realizando faenas, se cobraba según el Tonelaje de Registro Grueso (TRG), que corresponde al volumen de todos los espacios interiores de la nave, ocupables tanto por personas, como todos sus elementos y mercancía.



De izquierda a derecha, edificios de Caja Nacional de Ahorros, Administración del Puerto y Hotel Jockey Club, año 1930.

Las sedes de la administración del puerto.

El primer edificio donde funcionó la administración general del puerto de San Antonio, fue una gran casona de dos pisos dentro de un conjunto de tres, que estuvo ubicada en el actual Paseo Bellamar, a unos 50 metros al sur del actual edificio de la Gobernación Marítima. Posteriormente, a comienzos de 1930, se traslada al edificio que existió en la calle 21 de Mayo esquina de Gregorio Mira, al lado del actual Banco Estado. A finales de 1950, se traslada a su actual edificio, ubicado al lado sur del acceso principal del puerto, entrando hacia el Espigón. Este edificio tuvo una historia previa. Antes que se construyera, existió allí un patio para el depósito de los primeros cargamentos de carbón a granel que llegaron al

puerto. Durante la época de la Segunda Guerra Mundial, se inicia parte de su construcción, financiada con fondos fiscales. En él, se instaló una Unidad de la Artillería y Guarda Costas. Mientras duró el conflicto, dicha unidad colocó cañones para defensa en el contorno del Faro Panul y dos pequeñas baterías de artillería con el mismo fin, en la punta del Molo Norte. En la planta baja de este edificio, se instaló también un polvorín. En el anterior edificio de la calle 21 de Mayo, luego de la salida del personal de la administración, se instaló una escuela vocacional para niñas, que se mantuvo en pie hasta la ocurrencia del terremoto que afectó a la zona en el año 1971.

La creación de la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi).

La Empresa Portuaria de Chile, fue creada por DFL N° 290, publicado en el Diario Oficial el 6 de Abril de 1960. Con la creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el 13 de Diciembre de 1967, la ex Subsecretaría de Transporte y todas las empresas autónomas de transporte, pasaron a depender de este Ministerio. La creación de esta empresa, definió el rol específico del quehacer portuario, separándola definitivamente de la función aduanera, además significó un avance en la organización administrativa de los puertos. Este hecho, significó el éxodo voluntario de funcionarios, que decidieron continuar laborando en este último servicio. El objetivo específico de esta empresa fue: "La explotación, administración y conservación de los puerto de la República de Chile y por lo tanto ella se constituirá como Autoridad Portuaria. Con tal fin operará en los puertos de Arica,

Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt y Punta Arenas, y en los demás puertos que determine el Presidente de la República…." Todo el patrimonio físico de los puertos que fue de propiedad del ex Servicio de Explotación de Puertos, más los patios y bodegas a cargo de la Aduana, pasaron a manos de la nueva empresa. También, las restantes instalaciones, maquinarias, servicios técnicos e instalaciones a cargo de la Dirección de Obras Portuarias. Aunque es preciso mencionar, que el Estado Chileno, no le dio a esta nueva empresa atribuciones para modificar la situación de los gremios y sindicatos de trabajadores de a bordo, ni de los que trabajaban en los muelles, que no eran trabajadores pertenecientes a ésta. Tampoco, le entregó el planeamiento y construcción de futuros terminales, como una forma de orientar el tráfico comercial de mercancías en el país. Esto, determino la imposición de un sistema de control financiero y administrativo de corte netamente fiscalista, al hacer depender el manejo de sus recursos al Ministerio de Hacienda. El artículo N°10 del decreto N°290, dispuso que la Empresa Portuaria de Chile fuera administrada por un Director, nombrado por el presidente de la República, facultándolo para delegar en los funcionarios de los diferentes puertos, parte de sus atribuciones. Esta Dirección General, estableció su sede en Valparaíso. La Empresa en sí, estuvo organizada sobre la base de administraciones de puerto, a cargo de un funcionario denominado Administrador, quien dirigía un puerto, asesorado por cuatro Departamentos, todos con sus respectivas jefaturas y personal asignado:

- **El Departamento de Operaciones,** encargado de las labores atingentes a la faenas en los muelles y secciones operacionales, asociadas al trabajo de las naves, movimiento de mercancías y supervisión del personal administrativo, obreros y operarios, en las distintas funciones que estos desempeñaban.

- **El Departamento Técnico**, encargado de las labores de mantención y conservación de maquinarias e instalaciones del puerto.

- **El Departamento de Finanzas y Contabilidad,** encargado de las labores propias de su función

- **El Departamento de Personal,** encargado de la administración y manejo del recurso humano de trabajadores de los cuatro departamentos.

Después de 1960, se crea también una oficina de Seguridad Laboral dentro del puerto, encargada de velar por la seguridad dentro de las faenas, que entre sus primeras medidas fue entregar a los trabajadores, los primeros elementos para el desempeño adecuado de sus labores, como chaquetas y pantalón de mezclilla, casco, zapatos de seguridad y guantes. Esta oficina, estaba a cargo de don Guillermo Pezoa y Mario Bravo. Posteriormente, en 1974 se crea la Sección de Prevención de Riesgos y Accidentes, a cargo de don Mario Gutiérrez como técnico y Mario Bravo y Abelardo Plaza

como ayudantes.

Dentro del plano local del puerto de San Antonio, la nueva estructura administrativa conlleva la contratación de más personal. En el Departamento de Operaciones, aparte del correspondiente jefe de departamento asignado, se agregan tres cargos de subjefaturas, en apoyo de la gestión de éste. Uno, encargado de la Sección de Programación y los otros dos encargados, de la Sección General Administrativa y de la Sección General Operacional respectivamente. Se mantienen los cargos de los dos Jefes de Sección, tanto del Molo y Espigón y la del Liquidador de Jornales. Se agrega en las faenas una nueva función de apoyo al jefe de sección, con el nombre de Inspector de Faenas, quien se encarga de la organización y distribución del personal de obreros y operarios en las diferentes faenas. Este Inspector, cumplía también la función de confeccionar los documentos de cobros por los servicios de atención a la nave. Para la supervisión y control del trabajo de la Planta Mecanizada para descarga de los gráneles, se crea una Tercera Sección con personal asignado de cinco funcionarios. Cambian también, las modalidades en cuanto a la aplicación de los tarifados por estos servicios. Por ejemplo, el cobro por muellaje de las naves, que antes se cobraba por el Tonelaje de Registro Grueso de ésta, se comienza a aplicar como base de cobro los metros de eslora o largo de la nave, multiplicado por las horas de estadía de ésta en el muelle, debiendo ser pagados en dólares. Se nombran también a nuevos encargados de bodega y patios de depósito, dependientes de la nueva empresa portuaria, en reemplazo de los aduaneros, a los cuales se les denomina con el nombre de guarda almacenes.

Al solicitante particular de algún servicio por parte de la empresa, se le comienza a llamar "cliente", en reemplazo del término un tanto despersonalizado de "usuario". Pese a estos cambios, considerados positivos para el desarrollo de los puertos, no produjeron los mismos efectos en cuanto a un acercamiento de los funcionarios con la parte obrera. Las distancias discriminatorias de antaño, continuaban.

Mientras tanto, la infraestructura del puerto también comienza a experimentar algunas transformaciones. En 1971, se da inicio a la demolición de las antiguas bodegas del Molo Sur, pues ya no se adaptaban a los nuevos requerimientos operacionales. En su lugar, se construyó frente a los ex sitios A y B, denominados a esa fecha como 1 y 2, un gran galpón de 4.500 metros cuadrados para el depósito de carga, que perduró hasta la ocurrencia del terremoto del 3 de marzo de 1985, que dejó inoperativo el Molo Sur.

La Unión Mutualista de Empleados Portuarios.

Esta asociación, fue creada con la finalidad de canalizar acciones que fueran en beneficio o de ayuda para los funcionarios, en aspectos como adquisición de préstamos en dinero, adquisición de créditos especiales para la compra de mercaderías de diferente tipo o convenios especiales con tiendas comerciales. Cuando se crea la Empresa Portuaria de Chile, se establecen las bases sólidas para la conformación de la Asociación Nacional de Empleados Portuarios de Chile, que aunaba a todas las mutuales de funcionarios de cada

puerto, asumiendo un rol activo en aspectos de la política general de la Empresa Portuaria y con respecto a la situación laboral de sus asociados. Los primeros antecedentes de la existencia de esta asociación en San Antonio, se remontan a los años 1932 y 1933, siendo sus dirigentes por esos años, don Abelardo Valenzuela y Carlos Soto Cabello.

Los funcionarios administrativos, cuidadosos del rol de garantes que representaban para el Estado de Chile, eran conocedores de que la normativa estatista, no permitía la conformación de gremios ni sindicatos. Sin embargo, los trabajadores establecieron una orgánica propia para la defensa de sus derechos. Por el año 1953, los trabajadores del puerto de San Antonio reactivan la Unión Mutualista. Hasta antes de 1960, esta mutual no jugó un rol de relevancia dentro del acontecer portuario. En ese mismo año, un grupo de 28 funcionarios de un total de 70, crean un economato para la compra de mercadería al contado y a precio de costo. Estas acciones, quizás estuvieron influidas por las gestiones gremiales del sector obrero, cuyos logros y conquistas ya comenzaban a dar sus primeros frutos a partir del año 1956, lo que mejoró notablemente la parte remunerativa de los trabajadores.

En 1960, la Asociación de Funcionarios a nivel nacional pasa a llamarse Federación Nacional de Empleados Portuarios, adquiriendo un rol más activo dentro del quehacer portuario, incluso con la publicación de una revista tipo boletín que sirvió como órgano de comunicación e información para todos los puertos del país. La Unión Mutualista de San

Antonio, tuvo destacada participación dirigencial a nivel nacional. Un gran desafío para ésta, fue el obtener por parte de la autoridad portuaria, el que la planta funcionaria fuera aumentada, pues se hacía insuficiente ante la creciente actividad portuaria. Incluso, obreros con más preparación debían realizar labores que les correspondían exclusivamente a los funcionarios. Algunos de estos obreros en más de una ocasión, solicitaron a los dirigentes de la Mutual, ser admitidos como socios de ella, a lo que éstos se negaban, aduciendo que como obreros contaban con sus propios gremios, actitud que los afectados interpretaban como discriminatoria, aumentando aún más su resentimiento. Tal sentir, quedó demostrado cuando los funcionarios, alegando mejoras en el aspecto salarial, realizaron un paro de labores, apelando al apoyo de los gremios obreros. Éstos en señal de rechazo, continuaron realizando sus labores normalmente, manteniendo la actividad del puerto, ante lo cual los funcionarios recapacitaron, logrando incluso ampliar la planta funcionaria, permitiendo a obreros ocupar esos nuevos cupos cuando se dictó el decreto correspondiente.

Desde el año 1964, cuando asume la presidencia don Eduardo Frei Montalva, comienzan a realizarse nuevas contrataciones, muchas de ellas intermediadas por el partido gobernante, generándose las inevitables disputas políticas, que alcanzaron su mayor clímax durante el siguiente gobierno de la Unidad Popular. Meses después de la instauración del régimen militar en el país, tanto la Federación de Empleados como la Unión Mutualista de San Antonio, mantuvieron su actividad un tanto en receso, recuperando en el correr de los meses siguientes, su función de prestar beneficios a sus asociados y

participando activamente en las políticas legales y laborales de la empresa. Entre algunos dirigentes locales de la Unión Mutual, destacados a nivel nacional podemos mencionar a Gerardo León, Luis Cartagena, Ernesto Guzmán y Carlos Demarchi. Como presidentes nacionales, a Julio Obregón A., Iván Muñoz R. y Luis García Z. y como secretario general a Simón Jiménez M.

La actividad funcionaria después de 1973.

Ocurrida la intervención del gobierno militar, que genera el receso de las organizaciones gremiales de los trabajadores portuarios y de la Unión Mutual de funcionarios por un breve tiempo, la actividad portuaria continuaba aumentando en forma creciente. Esto trajo aparejado, la desaparición de algunas de las más antiguas agencias navieras y por supuesto la aparición de otras nuevas. Aumenta el movimiento de gráneles como el trigo y maíz, que a pesar de la molestia de algunas autoridades portuarias del momento, San Antonio, llegar a ser considerado como el principal puerto granelero del país. Comparativamente, el tonelaje movilizado de este producto, era muy superior al de la carga general. Durante el depuesto gobierno de Salvador Allende, en el sector norte de la bahía, a un costado del cerro Panul, se comenzaron a llevar a cabo, con recursos del Estado y el Ministerio de Obras Públicas, las primeras obras para la construcción de un muelle granelero, proyecto que quedó inconcluso, a raíz de la intervención militar. A partir 1977, continúa diversificándose el trabajo con los gráneles, ya que aparte del trigo y el maíz, aparecen en las estadísticas, el pellet de

soya, ceniza de soda, también, los embarques de afrecho pelletizado y concentrado de cobre. Debido al gran aumento de los gráneles, en 1979 se instala en sector sur del puerto frente a la maestranza, una romana para el control y pesaje de los camiones con distintas cargas, en apoyo a la que existía desde muchos años antes, instalada al poniente del edificio de la administración del puerto. Ésta última, fue reemplazada en 1980 por una más moderna, que en un comienzo se instaló en el centro del Espigón y que pocos años después, fue trasladada al sector sur, donde se habilitó una nueva salida para vehículos hacia la ex Población Juan Aspeé. A los gráneles, se sumaron las grandes cantidades de alimentos ensacados, como leche, soya, polenta, que eran donaciones de organizaciones religiosas de caridad como Ofasa y Care, provenientes de Estados Unidos. Se agregan los embarques de cobre y fruta durante los meses de Noviembre y Mayo, los cuales colmaban las bodegas y galpones, especialmente con cajas de manzanas, melones y uvas. A mediados de aquel año, la línea Hapag Lloyd, agenciada en San Antonio por Ultramar, desde los puertos de Hamburgo y Bremen, comienzan a llegar los primeros contenedores cuya carga es almacenada en los galpones y patios del puerto.

Conforme a estos nuevos requerimientos en la gestión portuaria, en 1978 se crea dentro del Departamento de Operaciones, una nueva Unidad de Programación Naviera. A contar del 1 de Enero de aquel año, se comienzan a realizar en una gran sala, las reuniones de Planificación Naviera, presididas por el Jefe del Departamento de Operaciones. En ella se reunían diariamente, todos los representantes de las compañías navieras y de agencia de estiba y desestiba,

para solicitar y programar los servicios que éstos necesitaban por parte del puerto para la atención de sus naves. En años anteriores, tales servicios los solicitaban directamente al Jefe de Operaciones en forma individual y sin ningún ordenamiento preestablecido.



Puerto de San Antonio, año 1978.

Con el establecimiento de la reunión de Planificación Naviera, ante la asistencia de todos los representantes de las empresas navieras, se crea un orden justo y democrático en la atención de quienes solicitaban los servicios del puerto. En dicha reunión, los clientes daban a conocer el calendario de arribo y zarpe de sus respectivas naves, se les asignaban

los muelles de atraque para éstas, según la prelación de su arribo o condiciones de trabajo y solicitaban el personal y maquinarias del puerto para realizarlo. A los clientes, se les exigía dar cuenta del arribo de la nave y carga a movilizar, a lo menos con una semana de anticipación, a fin de realizar los preparativos adecuados para una mejor atención. Dada la no poca cantidad de solicitantes de los servicios, en un comienzo y por la poca costumbre inicial, estas reuniones a veces se transformaban en acaloradas discusiones causadas por conflictos de intereses, motivo por el cual se ganaron el apelativo de "la caldera del diablo". Los tres anteriores subjefes de apoyo al jefe de operaciones, pasan a ser jefes de turno durante los horarios de ausencia de las jefaturas superiores y en representación de éstos. Cambia la denominación del cargo de inspector de faenas por la de supervisor. Se crea la Sección General Administrativa, encargada del control documentario y estadístico de toda la información y documentación producida en las faenas.

A comienzos de 1980, el país comienza a llevar a la práctica las primeras transformaciones en su política económica, dictaminadas por el gobierno militar, transformándose dentro de Latinoamérica, en uno de los primeros laboratorios de experimentación de los "Chicagos Boys", en la aplicación del neoliberalismo económico, que desmembró a la industria nacional, sumiendo al país en una profunda crisis. A pesar de ello, el comercio exterior se incentivaba a partir de aquel año, con la introducción de productos manufacturados, traídos específicamente desde los países asiáticos como Taiwán, Corea y Japón. Este hecho, provocó notables transformaciones en la tecnología de la manipulación de

la carga dentro de los puertos chilenos, debido al aumento del movimiento de contenedores. En 1979, la Empresa Portuaria de San Antonio ya había adquirido la primera máquina portacontenedores marca Hyster, con capacidad de 30 toneladas para el movimiento y traslado de éstos. Como este movimiento comenzaba a intensificarse, en 1980 se habilita en el Espigón, las primeras áreas para el depósito de contenedores, demoliendo los antiguos galpones. En su lugar, se construye uno de 3.600 metros cuadrados de superficie para el depósito de carga surtida y granel, el cual estuvo ubicado frente a los sitos 6 y 7, antes denominados como sitio 1, 2 y 3. La novedad era, que la carga para depósito en bodega, al venir en contenedores llegaba en mejor estado y más ordenada, lo que hacía más rápido el trabajo de recepción. Mientras tanto, pasaban por los puertos los primeros productos chinos, taiwaneses y coreanos comprados a bajo precio. El gobierno de facto, predicaba a través de los medios, los "milagros" del nuevo modelo económico, que hacía sucumbir a la industria nacional con los consecuentes despidos. En los puertos chilenos, administrados por la hasta entonces inamovible Empresa Portuaria de Chile, se anunciaban los primeros rumores de que algo similar podría ocurrir también. La inseguridad y el temor ante los posibles cambios dentro de la administración portuaria, cundieron entre muchos trabajadores a finales de 1980. El 15 de Octubre de 1981, se promulga la ley N°18.042 que básicamente, implicaba la disolución de la Empresa Portuaria de Chile y la creación de una Corporación Portuaria, que se encargaría de constituir en los diez puertos de Chile que ésta administraba, diez sociedades anónimas independientes entre sí, derogando el decreto N°290, por el cual se regía la

Empresa Portuaria desde 1960. Esta ley, implicaba que todos los servicios que la empresa prestaba dentro de los recintos operacionales, pasarían a ser realizados por entes privados, bajo régimen de libre competencia no monopólica. Estos servicios, abarcaban la transferencia de carga en las naves, el porteo o traslado de la mercancía desde o hacia los muelles y el almacenaje de ésta. Se incluía también, la enajenación de todos los bienes hasta ese entonces de propiedad de la empresa. Debido a dudas e indecisiones que la ley implicó en ese momento, en la práctica sólo se aplicó en las faenas de transferencia y porteo en los muelles y bodegas y en la mayoría de los servicios de mantención de maquinarias. En la parte operacional, la Empresa Portuaria de San Antonio mantuvo bajo su tutela, el servicio de almacenaje de carga, el arriendo de la grúa portacontenedores, de tres grúas horquillas, y el servicio de locomotoras. Para el arriendo de las grúas de muelle, se ocupó personal externo a la empresa, siendo la mayoría ex grueros de Emporchi. A raíz de este cambio, se promulga la ley de jubilaciones anticipadas para todo el personal de Emporchi con 20 años de servicio en ella y a lo menos 15 años de imposiciones dentro del antiguo sistema previsional de la Caja de Empleados Públicos y Periodistas. Una cantidad considerable de trabajadores que cumplían este requisito dejaron la empresa, tanto administrativos como operarios. De un total aproximado de 700 trabajadores existentes en San Antonio en ese entonces, la dotación quedó reducida a unos 120, sumándose unos 30 nuevos vigilantes con formación militar para resguardo de los recintos.

La mayor parte de la maquinaría operacional como grúas

horquillas, cargadores frontales y tractores de porteo, fueron rematados por diferentes empresas particulares. Otro tanto ocurrió en la sección Maestranza, con la venta de elementos que ya no eran necesarios como tornos y fresas que se usaban en la mantención y reparación de la maquinaria.

Muchos operadores jubilados de grúas, de horquillas, movilizadores, la mayoría muy jóvenes, pasaron a desempeñar labores dentro del sector privado. Algunos trabajadores que desempeñaban funciones como obreros u operarios, que no cumplieron los requisitos para ser finiquitados, pasaron a ocupar cargos dentro de la planta de funcionarios. Luego de realizados todos estos cambios, la Empresa Portuaria de Chile, mantuvo la misma estructura organizacional, adecuándose el decreto N° 290 que le dio existencia legal a las nuevas condiciones imperantes, que se mantuvieron hasta la disolución definitiva de la empresa en 1998 . A partir de este año, todos los puertos de Chile administrados por la Emporchi, pasan a transformarse en empresas autónomas independientes. El personal, con 20 o más años de servicio y adscrito al antiguo sistema previsional, por mandato legal se acoge a jubilación anticipada, hecho similar al ocurrido en el año 1981.

El fin de los gremios y la dictación de la Ley N°18.042.

Con la intervención militar, cesa toda actividad gremial y sindical. Pese a ello, el trabajo al interior de los recintos portuarios continúa su curso regular. En 1975, la Emporchi, tras la creación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pasó a depender de dicho organismo. A partir de 1977, se comienzan a escuchar los primeros rumores de cambios dentro del acontecer portuario, motivados por las nuevas medidas que el gobierno militar comenzaba a implementar dentro de la política económica, con la instauración en el país del nuevo modelo neoliberal que ya se extendía por el resto del orbe y que por supuesto, ya se ponía en práctica en algunos centros productivos manejados por el Estado de Chile.

Los puertos chilenos, considerados desde siempre como el principal eje sostenedor del comercio exterior, motivaron al gobierno militar a preparar el terreno para la aplicación de la nueva normativa, ajustada al nuevo modelo económico. De esta forma, se sometió a la Emporchi a un severo plan de reducción de personal, para lo cual se utilizaron diversas fórmulas de incentivo para el retiro. Entre estas alternativas, cabe destacar las jubilaciones anticipadas, la formulación de un plan empresarial para el personal que se retiraba voluntariamente y las de indemnizaciones bonificadas. Con

este esquema, el personal de Emporchi, constituido a nivel país por 5.117 trabajadores en 1978, fue reducido en 1.625 trabajadores en casi tres años.

El 15 de Octubre de 1981, se dictó la Ley Nº 18.042, estableció el nuevo modelo portuario que estaba destinado a cambiar totalmente el sistema estatal que se venía aplicando desde 1960, cuando se creó la Empresa Portuaria de Chile. Este modelo, ordenaba la disolución de Emporchi y consideraba transformar cada uno de los diez puertos que administraba, en diez Sociedades Anónimas Portuarias independientes entre sí, las que quedaban bajo un holding, que administraría una Corporación Nacional Portuaria, persona jurídica de derecho público con patrimonio propio y sede en la ciudad de Valparaíso, que también se creaba con este sólo objeto. El modelo, establecía como principio general la privatización del sistema, tanto en las operaciones portuarias de transferencia, porteo y almacenaje, como en la infraestructura, la que si bien no se vendía, se entregaría en concesión, permitiendo la licitación de los sitios de atraque y de los almacenes portuarios, los que administraría el sector privado en régimen de libre competencia. Sin embargo, esta normativa legal de corte liberal y sin mayores regulaciones, no pudo ser implementada, ya que aparecieron una serie de interpretaciones y de suspicacias que hacían prever que algunos sectores económicos, con gran poder, instaurarían un monopolio privado, al obtener las licitaciones y concesiones de los principales puertos y sitios de atraque del país. Todo lo anterior, abrió un fuerte debate interno dentro del gobierno militar y finalmente de la nueva ley, sólo se aplicó un artículo que permitió el acceso

del sector privado a las operaciones portuarias, pero no se concretaron sus demás principios y la ley, aunque vigente, no tuvo aplicación práctica. En estas materias, cabe señalar que al poco tiempo de entrar en vigencia la ley, el gobierno militar, creó una Comisión Interdisciplinaria, que trabajó durante cuatro años para buscar una alternativa de solución a las imperfecciones de ésta y así evitar la constitución de monopolios privados que administraran los puertos y de carteles que manejaran el transporte de las cargas. Lamentablemente, no se pudo establecer un sistema que acercara posiciones conciliatorias entre los diversos organismos intervinientes, tanto públicos como privados y la ley debió ser derogada por el mismo gobierno militar que la dictó, por ser inaplicable. Sin perjuicio de lo anterior, ésta es la normativa legal que fue la base central de todo el proceso de cambios, ya que eliminó el rol que tenía el Estado a través de Emporchi, para realizar las operaciones en los muelles de los recintos portuarios, permitiendo el acceso para que empresas privadas desarrollaran estas funciones operacionales. La Emporchi, sólo mantuvo bajo su cargo la función de los almacenes, bodegas y áreas de recepción de la carga y el servicio de muellaje de las naves, cambiando todos sus sistemas de cobros y tarifados. De esta manera, todo el personal portuario de planta, que en ese momento cumpliera como requisito mínimo los 20 años de servicios, se le obligó a jubilarse en forma anticipada, para dar paso a los nuevos entes privados, hecho que ya hemos hecho mención en párrafos anteriores. Dado lo anterior, el modelo funcionó durante nueve años con estos problemas de indefiniciones, por lo que tuvo finalmente que ser readecuado, derogándose la ley primitiva y estableciéndose un sistema intermedio.

Este hecho sucedió en 1990, tan sólo un día antes de que el gobierno militar entregara el mando de la Nación al nuevo gobierno democrático.

Los marítimos y portuarios y su entorno socio laboral.

San Antonio "Puerto Rojo".

Es preciso señalar, que en el puerto de San Antonio, al igual que en otros puntos de incipiente concentración de trabajadores, comienza a emerger la influencia de la organización de clase, luego que Luis Emilio Recabarren asumiera la presidencia de la Federación Obrera de Chile (FOCH) el 19 de Octubre de 1917, la cual en 1921 se afilia a la Internacional Sindical Roja. La Primera Guerra Mundial y la Revolución Rusa de 1917, sin duda ejercieron una gran influencia en el desarrollo de los movimientos de trabajadores en todo el mundo occidental. Ya señalábamos, la llegada a San Antonio de trabajadores desde las salitreras del norte, quienes luego de la decadencia del mineral en el año 1919, buscaron otro destino dentro del naciente trabajo marítimo portuario. Con la dura experiencia social de lucha sindical y motivada por las ideas de Recabarren, fueron sin duda el motor principal en la gestación de las primeras organizaciones dentro del ámbito. Desde 1922, dentro del medio portuario en San Antonio, comenzaron a formarse las primeras organizaciones gremiales como las de grúas eléctricas, movilizadores, maestranza y locomotoras. En ese mismo año, se forma el gremio de lancheros, que fue la primera organización dentro del ámbito marítimo.

Al no existir en esos primeros años grandes adelantos tecnológicos, aparte de las grúas a vapor para los embarques y desembarques, el trabajo de movilización de las mercancías era duro y sacrificado, pues su traslado y arrumaje se hacía ocupando la fuerza física del trabajador. Las contrataciones del personal de obreros portuarios, se realizaban después que éste daba una prueba de capacidad física, moviendo bultos pesados de un punto a otro. El que no rendía satisfactoriamente este examen, no era contratado. Las jornadas de trabajo se extendían hasta por quince horas diarias y en aquellos tiempos, no existían aún leyes de previsión, ni tampoco de protección ante accidentes o enfermedades. Los sueldos de los trabajadores eran bajos e insuficientes para solventar los gastos de un hogar. Este último punto, fue unas de las razones que motivó a los primeros trabajadores portuarios, a tomar medidas específicas, paralizando las faenas a través de huelgas. Muchas veces estas demandas por aumentos salariales, eran planteadas a las autoridades a cargo de la dirección de los puertos y del gobierno de turno, las que lamentablemente no eran tomadas en cuenta. Fueron muchas las huelgas que se sucedieron, afectando directamente los costos operacionales de las empresas navieras, lo que dio motivo a que San Antonio se le conociera como "el puerto de las mil huelgas".

Entre las causas que originaron la denominación de "San Antonio Puerto Rojo", incidió naturalmente la del empresariado representado por las agencias navieras, quienes, para poder negociar con las organizaciones de trabajadores marítimos, se asocian en la Cámara Marítima y las empresas de navegación, en las Conferencias de Fletes o Conferencias

Marítimas (Shipping or Liner Conference), cuyo rol es y ha sido aplicar sus tarifados y condiciones según la eficiencia operacional de los puertos de nuestro litoral. No en vano, entre los puertos señalados como conflictivos para estos agentes navieros, estaba San Antonio, que durante décadas sufrió el ser denominado como "puerto rojo", por el nivel de combatividad y organización que habían logrado sus trabajadores. Cabe mencionar, que algunos de los mejores dirigentes y propuestas en beneficio tanto del sector marítimo como portuario para el resto del país, nacieron en San Antonio. A esto se agregan las posiciones ideológicas y políticas que comienzan a manifestarse en aquellos años, las que estuvieron representadas, en el caso de los portuarios, por tendencia izquierda como la comunista, socialista, radical a la que se sumaban los demócratas y anarquistas. Entre los empleados o funcionarios portuarios, predominaba en su mayoría la tendencia radical, mientras que entre los obreros y operarios, a los cuales en jerga popular se le denominaba como el "perraje", predominaban el comunismo, el socialismo y los anarcos sindicales.

En un plano netamente doméstico, cuando entre los portuarios ocurrían situaciones suscitadas por un problema que afectara a algunos trabajadores, de inmediato se realizaban reuniones en el Consejo Local del puerto. Como ejemplo, narraremos lo ocurrido en una oportunidad después de una huelga, a un operario y dirigente de los Marcas y Costuras, de nombre Onofre González, quien trabajaba en la Compañía Kenrick y Cía. Un funcionario de esta compañía, de apellido Paredes un día echó para la casa a este operario, insultándolo con garabatos y burlas. Don Onofre, de inmediato se dirigió

hacia la oficina gremial del Espigón y se puso en contacto con el dirigente portuario de movilizadores, don Julio Reyes a quien contó lo sucedido. Éste último se contactó tanto con el Consejo Local Portuario y Marítimo tomándose el acuerdo de no continuar las faenas hasta reintegrar a sus labores al trabajador. Este apoyo era activado ante cualquier problema que afectara a los trabajadores, situación que se resolvía de inmediato en reuniones entre ambos Consejos. Si había que ejercer alguna presión sobre las autoridades o hacer un llamado a huelga se unían todos los sindicatos y gremios sin excepción tanto del sector particular como estatal. Así era de sólida y determinante la unidad laboral que existía en aquel entonces. Otras versiones de viejos estibadores, afirman que el Puerto Rojo se denominó así por el hecho de que más de 90% de los trabajadores marítimos, era de tendencia comunista y socialista, situación que era conocida en muchos puertos extranjeros. Según sus propias versiones, esta denominación la utilizaron a su parecer , las propias compañías navieras del puerto mencionando algunas como la Grace, Kenrick o Williamson Balfour, que representaban a armadores norteamericanos e ingleses. Incluso allá por los años 40, en las bodegas de algunas naves que llevaban carga para el extranjero desde San Antonio, con sorpresa, sus tripulantes descubrían rayados con pinturas en las bodegas de éstas, con leyendas como: "bienvenidos al puerto rojo".

Cabe mencionar que a partir de 1932 y hasta mediados de 1960, fueron dos las tendencias ideológicas determinantes que se disputaban la conducción de la masa de trabajadores marítimos. En este caso fueron, el Partido Comunista y los Anarco Sindicalistas. Estos últimos, tenían un concepto

un tanto rudo en cuanto a organización, en que imponían el concepto de resistencia por la resistencia y de lucha por la lucha, sin un trasfondo ideológico bien definido. Eran en la práctica, como una organización sólo por hecho de existir como grupo de fuerza y su accionar no se basaba en la organización gremial ni sindical. Al contrario, el Partido Comunista planteaba ante todo que la lucha sindical debía ser en forma organizada. El aporte de los anarco sindicalistas, fue el de reunir a la masa laboral, mientras que los comunistas con la experiencia llegada del norte de Chile a partir de 1918, tuvieron la tarea de organizarla no en base a la fuerza ni la intimidación, sino con organización y palabra ante las compañías navieras y fue lo que subsistió hasta el año 1973.

A comienzos de los 50, se formaban tremendas trifulcas y discusiones por el asunto de lograr que el puerto de San Antonio se declarara como Aduana Mayor. Este hecho, significaba que a San Antonio no llegaban naves de gran calado ni con carga más variada, ya que sólo llegarían determinados productos como el trigo y cobre de cabotaje. Entonces, se comenzó a gestar una lucha en Valparaíso para lograr este beneficio, que significaría un aumento de tráfico de carga y más trabajo para San Antonio. Iban personeros del ámbito portuario, marítimo y aduanero a gestionar a Valparaíso esta posibilidad. Según testimonios, era común escuchar en dicho puerto, que en San Antonio eran todos comunistas. Se le catalogaba como "puerto rojo" incluso, en la época de finales del mandato del presidente González Videla, en que el comunismo estaba proscrito. Este apelativo, se mantuvo durante todos los gobiernos posteriores hasta la llegada de la democracia en 1990. Pese a todo, cuando

comenzaron a concretarse las primeras conquistas tanto en el ámbito marítimo como portuario, a partir de 1950 con la promulgación de las primeras leyes y decretos en beneficio de éstos, quedó como demostración para las generaciones futuras, la gran vocación de sus dirigentes y representantes.

Para terminar este capítulo, sólo nos resta decir, que en 1960, las ideas de cambio por la democracia y la defensa de los derechos de los trabajadores dieron origen en el sector Espigón, a una singular anécdota que grafica esta idea del puerto rojo. Era la época en que la carga todavía no se unitizaba y se manipulaba en forma manual, a costa de fuerza bruta por las cuadrillas de movilizadores portuarios. En aquella ocasión, se apilaban sacos en altas rumas en los patios. Una de estas cuadrillas asignada con el número uno, que al mismo tiempo formaban una célula del partido comunista, al finalizar el trabajo de arrumaje de los sacos, los que alcanzaban una altura de unos cuatro metros, coronaron la obra con una bandera roja. El jefe de operaciones del puerto, los amonestó por estar haciendo propaganda política, a lo que estos respondieron: "Lo hacemos por seguridad, el rojo alerta del peligro a nuestros compañeros".

Los Krumiros.

Con este término, se denomina en la jerga marítima y portuaria a los rompehuelgas o personas que por alguna situación de paro o huelga de sus trabajadores titulares, las empresas contratan para sustituir a estos y continuar funcionando. Los paros y huelgas por parte de los sectores

marítimos y portuarios, motivados por alguna demanda o no cumplimiento de algún acuerdo específico, generaban para las empresas navieras, pérdidas por días no trabajados, cuyos costos operacionales debían asumirlos ellas, razón por la cual recurrían a la contratación de trabajadores improvisados para suplir la falta de los titulares. Como los gremios y sindicatos contaban con una sólida organización, preveían tal acción e implementaban todas las medidas para impedirles el acceso a los lugares de trabajo. Los Krumiros, son conocidos en algunas regiones de España como Esquiroles, los cuales son contratados expresamente para circunstancias de sustitución temporal. El término Krumiro, proviene de una región montañosa llamada Krumiria, situada entre Túnez y Argelia, en el norte de África. Durante el siglo XIX, cuando este último país era colonia francesa, existió en la región una tribu salvaje árabe, denominados Khum, lo que dio motivo para designar con el mote despectivo de krumiro a los rompehuelgas. Dicho término, se tradujo al francés como kroumirs y krumiri en italiano. Este apelativo, se usó por primera vez en el ámbito portuario, razón por la que hemos incluido este tema en nuestra reseña. Ocurrió dentro de una gran huelga de trabajadores ocurrida el 28 de febrero de 1901, en el puerto Marsella en Francia, donde trabajaban también, muchos inmigrantes italianos. La huelga se prolongó hasta el 8 de Abril del mismo año. Durante sus primeros días, las autoridades no hallaron mejor solución que sustituir a los huelguistas por inmigrantes árabes que habían llegado hasta ese puerto, atravesando el estrecho de Gibraltar, provenientes desde el norte de África. Posteriormente, sustituyeron a los trabajadores en huelga, grupos de inmigrantes italianos desocupados. Un periódico socialista francés de la época,

llamado Avanti haciendo notar su desprecio por aquellos inmigrantes rompehuelgas venidos del norte de África, incluidos los italianos, los apodaron kroumirs o krumiri haciendo alusión a aquella tribu salvaje antes mencionada.

Hacia el ***siglo XIX***, el mote de *esquirol*, ***ardilla*** en catalán, se le adjudicó al pueblo catalán de ***Santa María de Corcó***, por su posada homónima que tenía este animal como mascota enjaulado en su vestíbulo. Algunos naturales de este pueblo, rodeado de fábricas textiles en los pueblos vecinos, se ofrecieron a trabajar en lugar de los huelguistas en 1902, en 1908 y en 1917, dando origen a este mote despectivo para los rompehuelgas en aquella región. Se denomina esquirol o krumiro, en sentido específico, a aquella persona que recibe una remuneración, a cambio de romper una ***huelga***; es decir, que acepta trabajar en una ***empresa***, cuyos ***trabajadores*** llevan a cabo un movimiento de paro o ***huelga***. También se denominó esquirol o krumiro, al trabajador que no acataba la decisión de la mayoría de empezar una huelga laboral y continuaba con sus labores; considerándosele como rompehuelga. Acá en Chile, a quienes realizaban estas acciones, principalmente en los puertos, se les llamó "cloros", apodo adaptado a nuestra jerga popular.

En muchos casos, el normal cumplimiento de las ***obligaciones laborales*** en su puesto habitual con independencia de la huelga, podía deberse a distintos motivos:

- Por no estar de acuerdo con las reivindicaciones de los convocantes de la huelga.

- Por estar coaccionados por los patrones, bajo amenaza de algún tipo de reprimenda.

- Para poder cobrar su salario, que perderían en caso de acudir a la huelga.

- O simplemente por haber sido contratados ex profeso por la patronal, luego del estallido de la huelga por parte de los trabajadores ordinarios.

En el caso de una ***huelga general***, que es aquella que afecta a todo el Estado, se llama esquirol o krumiro a aquel que no la secunda, ya sea por motivos políticos o económicos. Esta denominación no sólo es inherente a los ***empleados***, sino que también se le llama así al ***empresario*** que abre su ***empresa*** o negocio y trabaja con normalidad, independientemente de las causas por las que no haya secundado la huelga. Los que realizan esta acción, no sólo lo hacen por las razones antes mencionadas, sino también por orden de un mando superior, cuando se trata de uniformados militares o de la marina, como ocurría en los puertos de Chile, quienes ingresaban a estos a realizar labores, cuando los trabajadores titulares paralizaban sus faenas. Uno de los casos más emblemáticos en que participaron estos rompehuelgas, fue durante el "lock out" ocurrido en la Empresa Portuaria de Chile del puerto de Valparaíso, el año 1965, durante el gobierno de don Eduardo Frei Montalva. Este hecho, consistió en que por orden de las autoridades portuarias o de gobierno, a raíz de una huelga iniciada por los trabajadores portuarios de este puerto, motivada por demandas tarifarias, se ordenó el cierre

de éste, enviando uniformados de la marina y militares para acordonar todas las entradas al recinto. No se permitió el ingreso de ningún trabajador. Este hecho, con en el correr del tiempo, en algunos medios opositores al gobierno de entonces, se interpretó como una maniobra del partido democratacristiano para expulsar del puerto elementos no afines al gobierno de turno, en especial de los partidos de izquierda. Este suceso repercutió en San Antonio, ya que los gremios portuarios decretaron también una paralización de faenas, en apoyo a los trabajadores de Valparaíso, a la que se fueron sumando el resto de los puertos del país. La paralización, que se prolongó por muchos días, afectó a la economía y el comercio exterior del país, razón por la cual las autoridades de San Antonio, permitieron la entrada de estos krumiros provenientes del ejército y de la armada, enviados a realizar las labores de los portuarios. Esta acción, fue abortada por los marítimos de las naves, que no aceptaron la medida de sustituir a los trabajadores titulares del puerto, lo que motivó su adhesión al paro de los portuarios, en señal de apoyo. En ese año, meses antes del "lock out", por falta de trabajadores y mano de obra, la empresa portuaria de San Antonio, contrató a 50 trabajadores, quedando muchos fuera de cupo. Cuando ocurrió el "lock out" en Valparaíso, el cual no estaba dando ningún resultado positivo y en circunstancias que la paralización de apoyo a los trabajadores de dicho puerto se había extendido a todo el país, las autoridades, deseando que la actividad portuaria volviera lo más pronto posible a la normalidad, recurrieron al auxilio de los krumiros. En San Antonio, los trabajadores exceptuados que mencionamos más arriba, por razones de necesidad, aprovecharon la oportunidad de ingresar como krumiros a trabajar al puerto

de Valparaíso, situación que no fructificó, pues un grupo no menor de ellos, fue sorprendido ejerciendo labores y de inmediato fueron echados del interior del puerto por portuarios en paro, además de arrebatarles su tarjeta y carné de permiso. Aunque, cuando todo volvió a la normalidad, una centena de trabajadores del puerto de Valparaíso les fue caducado su contrato de trabajo. Pero transcurrido un corto tiempo, un número no menor de nuevos trabajadores, tuvo en los meses posteriores, la oportunidad de ser contratados tanto en San Antonio como en Valparaíso. Cabe señalar, que en el caso específico de San Antonio, hubo dirigentes gremiales y también de la Federación Nacional, proclives al partido que gobernaba el país en ese entonces, que apoyaron esta medida, por razones exclusivamente políticas, quienes instaban a sus representados a rechazar dicho paro de apoyo.

En el sector marítimo según nos cuenta Rubén Meza ex estibador, los krumiros lo pasaban muy mal. Allá por los años 40, cuando su padre era trabajador marítimo, esa gente era perseguida por las calles, donde se les tiraba agua y harina cruda. Este castigo por así llamarlo, era como una marca que dejaba al krumiro estigmatizado por el resto de sus días. Lo singular era que, quienes se encargaban de ejecutar este "castigo", eran las propias esposas de los trabajadores marítimos, algunas de ellas muy decididas y luchadoras. Meza recuerda, cuando aún no era marítimo, a una señora alta y maciza de nombre Celia, quien era la esposa del presidente del gremio marítimo de estibadores y que vivía en Cerro Arena. Era la que formaba este equipo con otras esposas de trabajadores, las cuales se dirigían a la calle Centenario, en busca de algún krumiro previamente

identificado. Cuando daban con él, una de ellas portando un balde con agua, se lo lanzaba por sorpresa al afectado, al tiempo que otra le lanzaba una bolsa abierta con harina cruda, hecho del cual eran testigos los transeúntes que en ese momento transitaban por la calle.

Otras situaciones se daban cuando algunos grupos no menores de krumiros, con la intención sustituir a huelguistas, trataban de ingresar al puerto atravesando la vía ferroviaria, línea divisoria entre el puerto y la ciudad. Al verse sorprendidos, huían despavoridamente siendo perseguidos por turbas de movilizadores portuarios, que aparecían quien sabe de dónde, algunos portando en sus manos como arma de ataque los conocidos ganchos o "pericos" que usaban para mover los sacos. La enardecida persecución, se prolongaba hasta la avenida Barros Luco, prosiguiendo por el talud de la calle 21 de Mayo, hacia donde los krumiros huían para ponerse a salvo entre la abundante plantación de eucaliptos existentes en ese entonces. Aparte del "perico", otra arma para intimidar a los krumiros y evitar que se acercaran a los accesos al puerto, era la usada por los estibadores, la llamaban el "chancho en bolsa", que era el saco harinero "cargador" que usaban para portar su ropa e implementos de trabajo, al cual colocaban dentro una piedra.

En el año 1960, se produjo una huelga por la negativa de la Cámara Marítima ante la exigencia de los marítimos, de aumentar el bono por comidas, cuando se trabajaba en horario extra, razón por la cual, estos efectuaron un paro de labores al que se sumaron también los portuarios. La medida que los trabajadores tomaron en esa ocasión, para evitar que

se filtraran krumiros al interior del puerto, fue organizar grupos de choque entre los mismos trabajadores a fin de bloquear todos los puntos de entrada. Los embaladores, se fueron a custodiar el acceso sur del puerto, cercano a la playa de Llolleo detrás de los bloques de protección. Otro grupo, al cual se sumaron portuarios, se apostó en la entrada de la estación de Barrancas, por donde ingresaba el personal de las empresas pesqueras, la mayoría de rostros conocidos. En la entrada principal del puerto, en la actual calle Alan Macowan, se apostó todo el gremio de movilizadores portuarios. Más al norte, continuando hasta el muelle Puertecito, cada cincuenta metros de distancia, habían grupos de marítimos cubriendo cualquier punto por donde pudiesen ingresar krumiros, incluyendo hasta el Muelle Alto, ubicado frente del actual edificio de la Gobernación Marítima. La huelga se extendió por alrededor de quince días, quedando el puerto totalmente paralizado. Finalmente, la Cámara Marítima accedió a las demandas de los trabajadores de su sector. Todo el ganancial retroactivo obtenido desde antes de la huelga y hasta el término de ésta, fue donado por los trabajadores a un hogar de niños en orfandad, de la colonia Villalobos, estuvo ubicado en la avenida Barros Luco, a metros del acceso norte del puente de Llolleo.

Si bien los paros en aquella época, eran demostraciones de gran unidad y de convocatoria entre los sectores marítimos y portuarios, dentro del movimiento de huelga, se implementaban turnos éticos. Eran previamente autorizados por el gremio de movilizadores, para realizar algunas faenas, en específico, en naves de cabotaje que transportaban alimentos hacia otros puertos del país. Los representantes

de los gremios portuarios y sindicatos marítimos, se preocupaban de todo lo relacionado a los derechos de sus trabajadores. Esta actitud, demostraba el temple que estos dirigentes poseían y el respeto que inspiraban por parte de sus dirigidos. Además, los delegados y dirigentes de todos los sectores de operarios portuarios, era gente muy preparada en cuanto a la reglamentación laboral. Esto, dio lugar a organizaciones muy bien constituidas, aún, ante la temida presencia de los rompehuelgas, que en cantidad no eran pocos, pues también eran integrados por trabajadores de otras reparticiones, que aprovechaban la ocasión en su tiempo libre, para obtener un ingreso extra.

Sucedían situaciones bien curiosas y anormales durante un paro o huelga, pero que no afectaban en gran manera la efectividad de algún movimiento de huelga. Esto ocurría durante faenas de corto tiempo, en descarga de productos del mar desde naves pesqueras, algunas de ellas realizadas durante en más de un paro del gremio de grúas, cuando amparados por la oscuridad de la noche, un número menor de estos krumiros, sin ser vistos y a rostro cubierto, llegaban en botes a los muelles de atraque, para subirse a operar las grúas de muelle y realizar estas faenas "tipo comando". No cabía la menor duda de que algunos de los que componían este singular grupo, eran compañeros activos del gremio de grueros y uno que otro de alguna otra sección, quienes por ciertos compromisos que tenían con amistades de las empresas pesqueras, realizaban estas rápidas y cortas operaciones de descarga de productos del mar. Esta acción, que con posterioridad al hecho, era dada a conocer al gremio por camioneros y tolveros amigos, quienes recibían la carga

de estas naves.

Por las diferencias partidistas e ideológicas existentes dentro del ámbito portuario, que comenzaron a acentuarse por 1965, hecho que originó en ese año el cierre del puerto de Valparaíso, en la Federación Nacional de Obreros Portuarios, se produjo también una división dentro de los trabajadores. Esto, conllevó a un paralelismo gremial y sindical, que de alguna manera afectó la unidad de los gremios portuarios, situación que pudo haber resultado una peor amenaza que la ejercida por los krumiros durante alguna huelga. Se manifestó, en la práctica con la creación de una nueva Federación Nacional de trabajadores portuarios, a la que se denominó Unioport. Esta organización, ejerció una acción paralela a la Federación Mariano Valenzuela, única organización que existía desde muchos años antes. No podemos negar, que la ideología partidista fue un motivo determinante para el ingreso de más trabajadores a la Empresa Portuaria de Chile entre 1964 y hasta 1973. Pese a lo anterior, generado por esta polarización política y social existente, podemos concluir, en base al testimonio de los buenos dirigentes gremiales y sindicales del puerto de San Antonio, protagonistas de reuniones y congresos a nivel nacional representando a sus trabajadores, quienes afirman hasta el día de hoy que, tanto el Consejo Local Marítimo que amparaba a todo este sector y el Consejo Local Portuario, fueron organizaciones muy respetadas. Entre ambas, se apoyaron mutuamente en cuanto al logro de las conquistas alcanzadas por los trabajadores de aquel entonces.

La bohemia marítima portuaria en el San Antonio de antaño.

Muchos trabajadores marítimos y portuarios, hasta comienzos de 1970, recordarán que hubo una gran actividad dentro del ambiente bohemio en San Antonio. Aún permanecen vivos en la memoria de muchos sanantoninos, los lugares donde ésta se desarrolló. Parte importante de la vida bohemia del trabajador del puerto estuvo ligada a bares, restaurantes y centros de diversión, con singulares características dentro del ámbito marítimo y portuario. Dada la dureza del trabajo, los buenos gananciales obtenidos y en una época en que no se vivían las grandes tensiones y exigencias de hoy en día, el obrero del puerto podía darse el lujo para compartir y extender su accionar de vida hacia otras esferas. En los conocidos bares y restaurantes de aquellos tiempos, no sólo se disipaban las tensiones propias del stress laboral; también se conversaban y discutían temas relacionados con el quehacer social, laboral o sindical. Algunos ex portuarios, recuerdan que muchas de las ideas que después fueron beneficiosas en lo laboral, tuvieron su proceso de gestación al calor de una caja de cervezas, de un trago de buen vino y acompañados del infaltable fondo musical del bolero o la cumbia de moda. Había para todos los gustos, partiendo desde pequeños tugurios ubicados cerca de los principales accesos al puerto, que recibieron la peyorativa denominación de "boliches", hasta los más refinados por así decirlo, a modo de diferenciación, que fueron la oferta precisa ante la inevitable demanda expresada directa o indirectamente, por la masiva afluencia de trabajadores y mano de obra que se movía en torno a los puertos, así como

también de tripulantes extranjeros que buscaban el relajo, diversión o simple escapismo, después de semanas o meses de navegación.

Podríamos con propiedad indicar que la "vida bohemia", aquella que se da al margen de la convenciones, de la moral y costumbres habituales que impone la sociedad; comenzaba a pocos metros de los accesos a los puertos. Ya comentábamos en el capítulo de los vigilantes portuarios, la presencia de las féminas de vida alegre, cuyo trabajo las obligaba a estar al acecho durante horas en los principales accesos, esperando la aparición de algún tripulante ávido, potencial cliente cuya demanda en los mejores tiempos de la bohemia en San Antonio, a veces sobrepasaba notablemente a la oferta. Eran tiempos en que las ciudades así como los puertos, se respiraba un clima de mayor tranquilidad y seguridad, en el sentido de que por las noches se podía transitar sin temor a asaltos o algún hecho similar.

Los trabajadores marítimos y portuarios, en aquellos tiempos podían permitirse el lujo de reservar parte de sus gananciales, sólo para gastarlo en diversión o cenas de camaradería por el motivo que fuera. Para ello, no había más que saber de algún restaurante que en ese momento ofreciera la mejor oferta. Como una simple cena no era suficiente, para calmar los ímpetus largamente reprimidos por la exigencia del trabajo, no faltaba aquel primer envalentonado por los efectos del vino ingerido, quien con un sonoro vozarrón encendía los ánimos con la clásica frase: "¡Vamos p'arriba!", dando a entender que la fiesta debía proseguir en alguno de los conocidos locales

de baile y diversión nocturna que existían en aquel entonces por San Antonio, por lo común alejados del centro y en la parte alta de la ciudad. Allí, se remataban las convivencias, acompañados de las alegres féminas de la noche, que en la poco refinada jerga marítimo portuaria, se las conocía como "las patas con bulla", con las que prolongaban el jolgorio hasta las primeras luces del amanecer.

Durante la década de 1940 existían ya, las quintas de recreo donde participaba toda la comunidad en general. En el sector de Tejas Verdes, existieron dos muy conocidas como "La Cabaña", al borde de la ribera del río Maipo y la "Quinta Buenos Aires" en la parte central de la avenida Arrayán, donde la juventud de esa época iba a disfrutar de los bailables. Existía también en aquel lugar, el Hotel Río Maipo, donde la gente iba a servirse pejerreyes fritos, los cuales eran capturados desde el río por los pescadores del lugar. Este hotel, tuvo como su primer dueño a un señor de apellido Quintanilla, quien era un trabajador portuario. Después, pasó a manos de un señor Ahumada, quien también era un portuario de la Maestranza, muy conocido por su espontaneidad y buen humor. En Llolleo, existían cuatro hoteles, tres de ellos eran el "Hotel Bristol", "El Plaza" y "El Alhambra", además de restaurantes como el "Canta Gallo" y el "Coco de Maqui". En Barrancas, los más concurridos por los trabajadores portuarios que salían por la estación ferroviaria de dicho sector, eran los restaurantes y "boliches" ubicados en hilera, por la vereda sur, desde la esquina de calle el Molo con Angamos. Eran como un oasis de relajo y vida social para los trabajadores, un alto en el camino que muchos no podían

evitar antes de irse a sus hogares, luego de la tensa jornada dentro del puerto. La mayoría, no lucían ningún cartel y como había que identificarlos de alguna manera, afloraba la inventiva de los trabajadores con nombres como el de "La Vieja Cagá", y el "Florita" con su primera dueña doña María, que luego fueron doña Tato y el Mono. Le seguían por la misma hilera la "Quinta Las Brisas", "El Canario", "Don Cucho El Pobre", para diferenciarlo de otro restaurante que existía en la avenida Barros Luco conocido como el "Don Cucho El Rico" de público más selecto y exigente. También estaban "El Penquista", muy concurrido por los ferroviarios y "El Cabo Orrego". En el conocido edificio "buque", entre las calles Lautaro y Maestranza en Barrancas, por el lado correspondiente a la "popa", donde actualmente existe una fábrica de muebles, a mediados de la década de 1940, existió el "Naltahua", donde se daba servicio de pensión. A un costado de la mueblería, surgió otro restaurant anónimo que aún se mantiene. Es el denominado por los habitantes del sector como la "fábrica de curados". Haciendo también alusión al mar, en la esquina sur de la calle El Molo con la Avenida Barros Luco, estuvo el conocido restaurante "La Nave", atendido por su dueño el "Yiyi", esposo de doña Tato. Al final de la calle El Molo, subiendo hacia el oriente, estaba la fuente de soda "El Congo", que fue famosa en Barrancas hasta la década de 1970, por ser la única en el sector, que estaba abierta durante las 24 horas del día. En su techo, fue colocada una sirena del Cuerpo de Bomberos, que rechinaba ruidosamente cuando se producía algún siniestro y que la población del entorno llamaba "la paila". El Congo llegó a ser tan popular y renombrado en Barrancas, que surgieron tres locales más con el mismo nombre. Pero el original fue

siempre el más concurrido. Grupos de portuarios acudían allí después de la salida del trabajo, juntando dos o tres mesas, se reunían a beber cervezas, donde las pedidas no eran individuales, sino que eran por cajas, de aquellas de madera reforzada con alambres o zunchos, conteniendo las 24 botellas, que se colocaban debajo de la mesa desde donde se iban sacando para el consumo. Cuando éstas se terminaban, se hacía necesario buscar un nuevo escenario para continuar la juerga. Al frente del Congo, estaba el restaurante "La Selecta", donde se realizaban alegres bailables. Si el ambiente no era el esperado, quedaba la alternativa de partir a donde la "Tía Avelina", unas pocas cuadras más arriba, a la subida de la calle Copiapó, donde el conocido pianista Carlitos, amenizaba los bailes y tertulias de los noctámbulos de aquel entonces. Antes que apareciera el sol de la madrugada, nuestros juerguistas portuarios, salían de donde la "Tía", bajando por la calle República, hasta llegar a la esquina de la calle Antofagasta, donde estaba el otro de los "Congos" antes mencionados. Era un restaurante ubicado al lado de la panadería "La Española", cuya especialidad culinaria a esas horas incluso, eran los apetecidos caldos de cabeza de cordero, que nuestros juerguistas trasnochadores pasaban a servirse para recomponer el cuerpo, mientras se despabilaban con la bullente música del wurtlitzer. A media mañana, salían del local abrazados y bien entonados rumbo a sus casas.

A comienzos de 1950, era inaugurado el restaurante "La Juanita", en la esquina de calle Lautaro con Antofagasta en Barrancas, trasladándose después al centro de esta última.

Con el correr de los años, se hizo muy famoso fuera de la zona por la excelencia de sus platos, hecho no muy común por aquellos tiempos, característica que mantiene hasta el día de hoy. Posteriormente y como alternativa, en la vereda frente al "Juanita" surgió "El Mónaco", no superior a éste, pero también con excelentes comidas y muy concurrido. En la ex población Juan Aspeé, adosada al lado sur del puerto, teniendo los "Ojos de Mar" y la playa por el poniente, había unas tres o cuatro "picadas" para ir a compartir y servirse vino y cerveza. Los portuarios las llamaban "las parroquias". La picada de "Doña Perla" fue una de las más conocidas. Otro lugar muy reconocido por los barranquinos portuarios, fue el local de citas de la Mercedes León, ubicado en calle Pudeto, entre las calles Antofagasta y Coquimbo. Cuando a los que acudían, se les terminaba el dinero en lo mejor de la fiesta, ofrecían en empeño hasta su reloj para continuar disfrutando.

Frente a la salida del Espigón, acceso principal del puerto, atravesando la calle Angamos, existía un local administrado por una señora de nombre Carmen, viuda de un señor Jara, quien era funcionario portuario. A finales de 1950, se instaló en el mismo lugar, en un segundo piso, otro restaurante, cuyo dueño fue un señor de apellido Tarciani, quien llegó allí junto a sus hijas. Una de ellas, se hizo famosa en el lugar por su frondosa cabellera. Por tal motivo y en honor a esta dama, este restaurante pasó a ser más conocido como "La Peluda". Sobre su ventana con balcón del segundo piso, un letrero de forma oval, que en su contorno tenía dibujadas las banderas de distintos países, lucía el pretencioso nombre oficial de "Restaurant Liverpool". En sus comienzos, fue muy

concurrido por parroquianos residentes de la calle Angamos y por supuesto por portuarios, marítimos y personal de las agencias navieras. Estos, llegaban subiendo a su segundo piso por una escala serpenteante y de gruesas barandas de madera oscura, a servirse sendos platos y tragos, en medio del ambiente amenizado por su dueña "La Peluda", quien era muy locuaz y buena para contar chistes de grueso calibre. En su juventud, había sido una excelente cantante, que actuaba en los escenarios de moda como el Salón Auditórium de la avenida Barros Luco con 2 Norte y también en programas de la desaparecida radio Sargento Aldea. En "La Peluda", se preparaban variados y apetitosos platos, como conejo escabechado, pescado frito, caldo de cabeza de cordero y ricas cazuelas, haciendo de este local, el paso obligado principalmente de los portuarios que salían por el acceso principal al Espigón. En ciertas ocasiones, el personal de algunos gremios portuarios, previendo una salida temprana de la labor, a eso de las 18:00 hrs, enviaban a un emisario representante del gremio a convenir con ella, para que les preparara una cena para una cantidad determinada de comensales. Como a las 20:00 hrs, los trabajadores llegaban a la mesa servida y dispuesta, armándose la alegre reunión, con chistes, cantos y risas, la cual se extendía hasta las dos o tres de la madrugada. Como eran clientes habituales y conocidos, "La Peluda" les daba crédito, a condición de que respondieran por la deuda los días de pago, el que recibían el días seis de cada mes; a diferencia de los marítimos, cuyos turnos se les pagaban al día siguiente de haberlo trabajado. Cuando llegaba el día pactado para cumplir el compromiso establecido, "La Peluda" a la hora del término del turno, se ponía a observar hacia la salida del puerto desde el balcón de

la ventana del segundo piso, a la espera de que alguno de sus deudores apareciera. Al momento que éste iba atravesando la calle Angamos, lo llamaba desde allí para que se pusiera al día. No faltaban los irresponsables, que por alguna razón no cumplían con lo convenido. Para evitarse el encuentro, no sólo por parte de la "Peluda", sino también de otros acreedores que los esperaban a la salida, estos astutos no salían por el acceso principal. Caminaban cientos de metros por la Costanera hacia el sur, para salir del puerto por la estación de Barrancas, que daba hacia la calle el Molo. Otros, para evitar acercarse a la salida principal, cuando llegaba una trenada con carga al Espigón, se montaban en los carros vaciados, los que luego eran sacados por la locomotora, que los iba a dejar al patio de la estación de ferrocarriles. Cuando la "Peluda" descubría este ardid, a modo de escarmiento, sacaba una gran pizarra que colgaba en la baranda del balcón, donde con grandes letras que se veían desde la entrada al Espigón, anotaba el nombre del moroso con la cantidad adeudada, para que toda la comunidad marítimo portuaria se enterara del hecho. Era tal la irresponsabilidad de ciertos obreros, que incluso algunas esposas, el día de pago, los iban a esperar al mismo lugar de trabajo, a fin de evitar que éste se fuera a despilfarrar gran parte de su ganancial en trago o diversión. Fue tan extremado en algunos casos, que las autoridades administrativas del puerto, preocupados del problema social y familiar generado, enviaban a estos trabajadores a realizarse tratamientos en centros especiales, a fin de evitar el consumo excesivo de alcohol. Los portuarios denominaban a este centro como el "open door". A raíz de lo anterior, se creó el primer club de abstemios en 1966, llamado "Vida Nueva", cuya primera directiva estuvo integrada por

trabajadores portuarios.

Continuando nuestro recorrido, por la calle Alan Macowan nos encontramos con el restaurant "Don Juvenal", muy bien mantenido y atendido por su dueño y un par de garzonas. En la esquina de dicha calle con Sanfuentes, había otro cuyo primer dueño fue un señor Quintanilla. En el sector Puertecito hubo unos cuatro restaurantes. El más conocido y concurrido, a partir de 1940, fue el de don Abdón Serrano, que mencionamos en otro capítulo. Durante las noches de fin de semana, don Abdón junto a su familia, realizaba alegres fiestas y bailes, que los asistentes disfrutaban al son de los compases del piano del maestro Palacios, acompañado de un par de guitarristas, teniendo como telón de fondo los ventanales que daban hacia el mar, con las naves surtas, iluminando la bahía. Transcurridos los años, comenzó a ser atendido por una de sus hijas, Elvira Tana Serrano y su cónyuge el "Ñatito" Albornoz. Durante la semana, estos locales abrían a las 06:00 hrs para atender a los primeros marítimos que llegaban al lugar a tomar su desayuno, para luego asistir a la nombrada de trabajo. Otros, llegaban a componer el cuerpo con un "valdiviano", que era un plato sureño consistente en carne seca o charqui, con papas, cebolla y distintos aliños, acompañado del medio "pato" y la inevitable conversa, que a veces se prolongaba hasta el mediodía.

En San Antonio, como centro principal de la ciudad tuvo una considerable cantidad de locales de recreación y de encuentro social. Comenzaremos con el "Bar del Puerto",

el "Bar Español" y el "Buen Gusto", éste último ubicado en la calle Alberto Barros. Sin duda que el más popular entre los marítimos y portuarios, fue el bar restaurant "Goya" que funcionaba en la planta baja de un sólido local de tres pisos, ubicado en la calle Centenario con Arturo Prat, frente a la Plaza de Armas. Su entrada principal, eran dos puertas laterales con un gran espejo en el centro, luciendo el nombre del local con letras rojas. En este lugar, se servían las ricas "pichangas" con el famoso arrollado de cerdo, con cebollas en escabeche, muy del gusto de los obreros marítimos y portuarios que concurrían después del trabajo. Para amenizar el ambiente, había una máquina wurtlitzer para elegir la música de moda. Lo mejor para los trabajadores, era el hecho que atendía durante toda la noche. A comienzos de 1960 y para hacer que el ambiente del "Goya" fuera más atractivo para los parroquianos, se colgaron en lo alto y por el entorno de sus paredes, una serie de cuadros, luciendo imágenes de exuberantes modelos desnudas, aparecidas en las primeras revistas Play Boy que llegaron a Chile. Por el costado del local, se accedía a un segundo piso, donde había otro restaurante llamado "El Entrepuente" y en el siguiente, piezas de alojamiento para pasajeros. Lamentablemente, el edificio sucumbió a los efectos del terremoto de julio de 1971. Hacia el oriente por Centenario se ubicaba el bar, heladería y pastelería "Lucerna" de propiedad de las hermanas Guerra, donde también se reunía la juventud para disfrutar de la música de moda. En la parte central de la calle Centenario, se ubicaba El restaurant "Riviera", mayormente frecuentado por la juventud, que comenzaba a vibrar con los primeros ritmos del rock and roll de finales de los años 50. En la mitad del centro comercial, estaba el "Club Conservador",

donde acudían adherentes de esta desaparecida tienda política. Después, se instaló el "Club Radical", generalmente concurrido por los contertulios del partido, que incluía a algunos funcionarios portuarios que llegaban al lugar a cenar y compartir. El ""Pullman", bar y fuente de soda muy popular a partir de 1940, ubicado en Barros Luco con Centenario, era lugar de paso obligado para los marítimos que retornaban de su labor desde el muelle Puertecito y de los pescadores de la caleta. Distante un par de metros más arriba, por la calle 21 de Mayo estaba el "Hotel Jockey Club", principal hotel de la ciudad y centro de estadía de la oficialidad y tripulantes de las naves que llegaban al puerto, en cuyo subterráneo funcionó el restaurant y centro nocturno "La Kantuta". En cuanto a la llegada de tripulantes extranjeros al hotel "Jockey", ocurría un fenómeno muy singular, ya que al puerto recalaban por ejemplo, naves inglesas que embarcaban gran cantidad de cobre blíster, cuyas barras eran muy pesadas. Como no había grandes adelantos tecnológicos, demoraban sus faenas hasta quince días. Lo mismo ocurría con las naves graneleras, cuya descarga se realizaba con las antiguas tinas. Por tanto, los tripulantes permanecían varios días en tierra y transformaban a este puerto en cosmopolita. Las piezas del hotel estaban siempre ocupadas por extranjeros, que en muchas ocasiones salían a pasear por la calle Centenario, generando una cierta integración con la ciudadanía local. En el ámbito económico, beneficiaba a los establecimientos comerciales, los restaurantes y en especial a la bohemia local a cuyos centros los tripulantes acudían a divertirse. Los mejores días del "Jockey" y la "Kantuta", concluyeron cuando parte de su estructura se vio afectada a consecuencia del sismo ocurrido el 3 de marzo de 1985. La presencia de

hoteles la completaban el "Hotel Plaza" y "El Español", éste último era uno de los mejores después del "Jockey". Le seguían el "Hotel Libertad" de la calle Pedro Montt, que perduró hasta fines de 1960.

Si de diversión pura se trataba, los cabarets mejor evaluados por la bohemia marítimo portuaria anterior a 1970, que constituyeron el singular "barrio rojo", estaban concentrados principalmente en la conocida escala de la calle Sargento Aldea. Mencionaremos algunos como el "Dancing Room", donde las damas que atendían, lucían vestidos largos con espalda descubierta y los no menos provocadores escotes. En calidad, venía después el emblemático "Luces del Puerto, que con el tiempo dio un sello característico a nuestra bohemia , tanto a nivel nacional e internacional con el montaje de la conocida obra teatral "La Negra Ester", cuyo autor fue el también bohemio y folklorista Roberto Parra. Muchos conocieron a Roberto en el "Luces del Puerto" o en el "Río de Janeiro" de aquellos años, amenizando las fiestas que allí se armaban, al son de su canto y de su guitarra, acompañado por el piano del "Pelao" Reyes, regente del lugar. Del músico Reyes, se sabe que fue un personaje muy conocido en los bajos fondos de San Antonio, quien participaba mucho en actividades deportivas como el boxeo y el fútbol. Fue uno de los organizadores del club de futbol "Santa Cecilia", que hoy ya no existe, al cual bautizó con ese nombre, por ser la santa patrona de los músicos. Fue un club que tuvo su barra propia, formada por las alegres damas del ambiente bohemio, por mucha juventud de la época y por gente que vivía en los contornos del "Luces del Puerto", principalmente en las calles Hermanos Carrera y Serrano. Al lado del "Luces del

Puerto", estaba "El Picaflor", reconocido como el centro de iniciación sexual de los adolescentes de la época. Era uno de los pocos que permitía el ingreso clandestino de menores de edad. Para entrar, había que golpear una puerta que estaba siempre con llave. Por un pequeño ventanuco, se asomaba el encargado que atendía a los ocasionales huéspedes. Si por alguna casualidad, llegaba alguna comisión de sanidad o policía a realizar algún control, los menores que allí se encontraban, eran escondidos, haciéndolos salir hacia un patio trasero del local, a través de una pequeña puerta, ubicada en el salón principal, que permanecía siempre oculta por un mueble aparador. Como anécdota de un ex portuario, de los tantos, que perdieron allí su inocencia, una noche, de forma inesperada, agentes de esta comisión controladora golpearon la puerta del local. Él estaba con dos amigos más, también menores. Al percatarse de los inesperados visitantes, el regente del local los hizo salir por la puerta secreta, para que esperaran en el patio, hasta que la comisión se retirara. Para mala fortuna de los jóvenes, en el patio hacía un frío invernal que congelaba hasta los huesos. Lo peor, fue que la comisión andaba con deseos de divertirse, motivo por el cual la espera se tuvo que prolongar por más de cuatro horas.

Lo mismo que ocurría con nuestros portuarios de Barrancas, se repetía en el San Antonio de 1950, cuando grupos de marítimos después del trabajo, se reunían en la esquina de la panadería "El Nogal" en la avenida Centenario, a eso de las 21:00 hrs, esperando que se encendieran las ampolletas del "Luces del Puerto". Cuando esto ocurría y veían en su entrada las primeras muchachas luciendo sus brillantes vestidos, notando que el ambiente parecía favorable, partían hacia allá.

Si no resultaba lo esperado, hacían el recorrido pasando por el "Río de Janeiro", nuevamente por el "Luces del Puerto", el "Dancing Room" y "El Picaflor", para ver qué opción era la más atractiva. Uno de los tragos predilectos para acompañar las fiestas de aquel entonces, era la famosa "ponchera", una vasija grande, que contenía una mezcla de vino blanco, champagne o papaya, mezclada con trozos de fruta. Algunas veces, el recorrido de nuestro bohemios continuaba, bajando la escala de la calle Sargento Aldea hasta la calle Pedro Montt hacia el poniente. Aquí, estaba el centro nocturno y restaurant "El Sauce", que inicialmente estuvo en la avenida Centenario, donde los fines de semana no sólo esperaba a estos visitantes, sino también a parejas y matrimonios de la época. Distante a pocos metros y unos pocos años después, se instaló en un segundo piso, otro centro de diversión con amigables damas de la noche; nos referimos al "Tony", que fue más conocido por el nombre de su dueña y regenta, doña María Cuevas. Este local, contaba además con el servicio de un pequeño hotel con el mismo nombre, ubicado en la calle San Miguel del sector Placilla. Ambos permanecieron en actividad hasta mediados de la década de 1980. Pese a todo, la vida bohemia, al margen de las obligaciones laborales, generó buenos lazos de unión y amistad entre el sector marítimo y portuario. Esto se expresaba en los encuentros ocasionales entre los trabajadores, en algún restaurante u otro lugar de diversión.

Como los del sector marítimo, además de tener buenas remuneraciones, recibía su pago en dinero fresco a lo menos día por medio, por cada turno trabajado. Los antiguos

portuarios, recibían su pago de forma íntegra, una sola vez al mes. Esta diferencia de status, se notaba por ejemplo, cuando en el restaurante el "Goya", se reunían cuatro portuarios, bebiendo una escuálida botella de vino, que no demoraba en consumirse, mientras que en otra mesa, se apostaba un grupo de marítimos estibadores quienes, con mejor poder adquisitivo estaban cada uno con una botella, acompañada del suculento plato con el menú del día. Cuando alguno de estos marítimos, se percataba de la presencia de los cuatro portuarios, se levantaba de la mesa saludándolos cordialmente e invitándolos formar parte de la mesa e incluso asumiendo el costo de la cuenta de éstos. Como todos eran conocidos dentro de la faena, esta solidaridad se prolongaba también fuera de las horas de trabajo. Luego del casual y agradable encuentro, la conversa posterior, giraba en torno al recuerdo de situaciones propias del trabajo, que en determinadas ocasiones les había tocado compartir. Situaciones similares ocurrían, mientras dos o tres portuarios compartían en una mesa de un bar, cuando de la nada aparecía el garzón con dos botellas de vino de buena marca, no incluidas en la pedida. El mozo, les indicaba quien la había enviado. Miraban hacia el último rincón del fondo y se encontraban con el grupo de marítimos, que los saludaban afablemente, indicándoles la procedencia del "regalo", a lo que éstos respondían el saludo de la misma manera. Ésta, era una de las tantas formas de demostrar la hermandad laboral de ambos sectores. Mención aparte, merecen las convivencias y comilonas armadas por los estibadores en algún reservado de un restorán popular de San Antonio. Una anécdota, a modo de ejemplo, nos refiere un estibador, quien a principios de 1960, acompañado de otro conocido como el "Zapallo Grande" quien era muy

amigable y alegre. En aquella ocasión, ambos habían sido asignados para la organización de una comilona. Para tal efecto, fueron a comprar la carne a la entonces carnicería "La Central", ubicada en Centenario y atendida por su dueño don Celín Díaz. Como estos estibadores no tenían experiencia en tal menester, pidieron a éste un costillar de cerdo. Cuando los compradores vieron en la vitrina una gran tira de costillar, embadurnado con salsa de ají y aliño, que don Celín les mostraba, le dijeron: "Queremos dos metros de costillar". Ante la mirada de sorpresa del carnicero, quien les explicaba que la carne se compraba al kilo, insistieron tanto hasta que éste, tomando la tira, la colocó sobre el mostrador y les midió los dos metros, que equivalían más o menos a unos 10 kilos de carne.

Si de baile y música se trataba, entre las tantas orquestas musicales que alegraron la vida bohemia de San Antonio hubo una conocida como "Orquesta Savoy". Su director, era un marinero auxiliar de bahía de nombre Celso Valencia, el cantante, quien también desempeñaba la misma labor, era don Luis Urra de Placilla. Este grupo, realizaba sus presentaciones en distintos eventos sociales y en algunos clubes deportivos.

Los marítimos y portuarios de San Antonio, entre los años 1950 y 1970, vivieron la época dorada de la bohemia. Anteriormente, a partir de 1912, los trabajadores del puerto sufrieron muchas privaciones. Gracias a la gestión de sus dirigencias gremiales y sindicales junto al empuje de sus organizaciones, obtuvieron grandes conquistas, que les

permitieron lograr un mejor nivel de vida y por supuesto, contar con medios para la diversión y la recreación. Fueron tiempos muy diferentes a los actuales, en que sólo el esposo o jefe de familia, era el proveedor, mientras su esposa, cumplía los menesteres del hogar y la crianza de los hijos. La bohemia de San Antonio de aquel entonces, al igual que en todo el país, apagó sus luces y guardó sus brillos, cuando se instaura el toque de queda, en los primeros meses del gobierno militar en septiembre de 1973. Por tanto, transcurren agrazmente el resto de los años de aquella década. Emergen los 80, con nuevos gustos y costumbres, también con nuevas ofertas inspiradas en el nuevo modelo económico. Los nuevos trabajadores marítimos y portuarios, enfrentan un mundo con un creciente desarrollo tecnológico, con más exigencias que las de antaño, que a veces hacían insuficiente el presupuesto familiar. Los antiguos marítimos portuarios van en retirada, dejando tras sí una estela de recuerdos, de muchas historias y anécdotas por contar. De una u otra forma, hoy viven la plenitud del descanso de los guerreros.

Los Marítimo-Portuarios y su aporte al desarrollo urbano de San Antonio.

Primeros estamentos habitacionales.

Como ya hemos mencionado, las primeras obras de construcción del puerto de San Antonio dieron comienzo a una gran migración de trabajadores provenientes desde las zonas rurales aledañas. Posteriormente, una vez iniciadas las primeras operaciones del puerto, esta migración continúa

en aumento, debido a la gran demanda de mano de obra que esta actividad comienza a generar, produciendo el natural aumento de la población. Entre los primeros grupos poblacionales constituidos por trabajadores ligados al trabajo portuario, se destacan aquellos que se instalaron cerca de las canteras en el año 1919, viviendas que fueron construidas por la empresa que estaba a cargo de las obras de construcción del puerto. Con el correr de tiempo, este campamento fue creciendo cuando el Servicio de Explotación se hizo cargo de la administración de los puertos. Años más tarde, este campamento se transformó en la población Canteras, cuyos pobladores se organizaron en el año 1959, creando una Cooperativa Habitacional, que como su primer presidente tuvo a don Manuel Tobar Q., trabajador portuario del gremio de locomotoras. Esta población, se constituyó con 25 pobladores, trabajadores ya insertos tanto en la labor portuaria como en el departamento de Obras Portuarias. Esta cooperativa, continuó agregando más pobladores. Los trabajos de extracción de piedras para relleno de las instalaciones, se continuaron realizando hasta fines de 1950, en manos de la empresa Saa Vial y Compañía.

A mediados de 1920, se instalan en el sector de Barrancas, los segundos campamentos fiscales para los obreros portuarios, en las calles Pudeto, Copiapó y Llanquihue, que fueron viviendas muy básicas, construidas en madera. Paralelamente, se construyen los primeros chalets y casas fiscales en la calle 21 de mayo para los jefes administrativos del puerto. La primera población fiscal con viviendas sólidas y de mayor calidad, fueron un grupo de 60 casas construidas en el año 1928 en el sector Barrancas, entre las calles Patria,

El Molo y Lautaro, que aún se mantienen. Esta población, tuvo una biblioteca, una casa de recreo para los niños, una sala de maternidad, enfermería y baños.

Entre 1912 y 1929, para abastecer de agua a las primeras poblaciones, al puerto y a las naves, se construyeron en paralelo al inicio de las obras del puerto, 5 estanques de almacenamiento. Estuvieron distribuidos en Llolleo, al lado del puente de ferrocarriles en el estero San Pedro, en calle Curicó con avenida Barros Luco, en calles Lautaro con Lucía Subercaseux, en calle Blanco Encalada, detrás de las oficinas de la actual PDI, estanque del cual, parte de su estructura aún se mantiene y el otro en la quebrada de Huallipén en el sector Placilla, donde se construyó además una piscina para almacenar el producto y abastecer a los estanques. El agua, también era captada de pozos, vertientes y agua de lluvia. Era extraída por medio de bombas, usando sistemas de filtración y drenaje.

A comienzos de 1930, comienza a construirse la Población Victoria, habitada por trabajadores portuarios, ubicada entre las calles Patricio Lynch, Luis González y Orella. De estas casas de concreto, varias aún se mantienen hasta hoy.

Las primeras Cooperativas Habitacionales.

La construcción de los primeros estamentos habitacionales y viviendas fiscales para los trabajadores del puerto, demostró por parte de las primeras autoridades, su preocupación

por velar que estos vivieran en condiciones dignas. Sin embargo, esta cantidad de viviendas no fue suficiente para satisfacer del todo la situación habitacional, pues a medida que iba aumentando el trabajo del puerto, se iba generando mayor demanda de trabajadores. Muchas de estas viviendas fiscales, a partir del año 1957 y en base a la dictación de una ley, pasaron a ser propiedad de quienes las habitaban. A partir de 1950, ingresó tanto al sector marítimo como portuario, una nueva generación de trabajadores, que no obtuvieron el beneficio de ocupar una vivienda fiscal, y tampoco contaban con los medios para adquirir una propia. Muchos debieron conformarse con vivir como allegados en casas de sus padres, de algún familiar o como arrendatarios. Otros, que podían contar con algún terreno, vivían en forma precaria, sin comodidades y sin los servicios básicos como agua, electricidad o alcantarillado. Esta falencia habitacional durante dicha década, afectaba a todo el país. Fue así, que por parte de las directivas de los gremios y sindicatos marítimos y portuarios, nace la necesidad de instar a sus trabajadores a organizar cooperativas habitacionales, con el fin de reunir fondos para la adquisición de terrenos para futuras poblaciones. A su vez, el gobierno de la época incentivó estas iniciativas, marcando el inicio de lo que sería el auge del cooperativismo habitacional.

En 1950, la parroquia de Llolleo, a través de su párroco don Julio Navarro quien, anticipándose a lo que venía, llama a los feligreses a formar cooperativas habitacionales. Fue así, como se crearon las Cooperativas Habitacionales Cristo Rey y El Carmen de Llolleo, donde tuvieron una destacada participación los obreros marítimos y portuarios

de San Antonio. En estos últimos, se inicia un fuerte deseo de agruparse no sólo en cooperativas habitacionales, sino también en distintas organizaciones gremiales, deportivas y más tarde en juntas vecinales. Esta época de oro del cooperativismo habitacional, significó también un repunte de la industria de materiales para la construcción. El auge de la construcción, mejoró la calidad de vida a los trabajadores, quienes llegaron desde distintos puntos de San Antonio, a convivir en estas recién creadas poblaciones, dándole a estos barrios en el día de hoy, un sello histórico característico..

Los actuales terrenos, hoy ocupados por las poblaciones construidas en el sector conocido como Villa Italia, que se inicia desde el Hospital hacia el oriente, hasta el sector Placilla, eran extensas dunas, ocupadas por plantaciones de pinos insignes y eucaliptus. Todo el trazado del terreno ocupado por estos bosques, estaba cercado con alambres de púas. Los árboles que se plantaron allí, fueron regados con el agua de la noria que hoy existe en la calle Robinson Crusoe de la población Montemar. El agua era sacada de la noria, para llenar un estanque que era transportado por una carreta con bueyes, la que luego recorría la plantación. Quien conducía esta carreta e iba regando los nacientes pinos insignes y eucaliptus, con un pequeño tiesto, era don Juan Díaz Leiva, un antiguo vecino de la población Villa Italia que aún vive. A mediados de 1950, estos terrenos fueron comprados por la Caja de la Previsión de la Marina Mercante. Los árboles, ya crecidos fueron talados para realizar la venta de su madera. Posteriormente y por seis meses, maquinarias contratadas para el efecto, comenzaron a realizar los trabajos de emparejamiento y nivelación de parte de los

terrenos, conformado por grandes cerros de dunas. Una vez organizadas las primeras cooperativas habitacionales, conformadas por trabajadores marítimos y portuarios, se realizaron los primeros loteos y venta de los terrenos. La Caja de Previsión de la Marina Mercante (Capremer), comenzó la venta de los terrenos, en base a crédito y préstamos para los trabajadores marítimos. Como todos eran imponentes de dicha caja, no hubo dificultades para entregar estos créditos, los cuales les fueron descontados por planillas. De esta forma, se construyeron las casas para conformar las actuales poblaciones que hoy existen en el lugar.

Las cajas de previsión de aquella época, favorecieron a sus imponentes, pues había voluntad de apoyo por parte de estas. Otras cajas de previsión, hicieron lo mismo con sus afiliados que querían optar a vivienda, ya que en esos terrenos, también se construyeron viviendas para los trabajadores portuarios. Con el correr de los años, se convirtió en un sector privilegiado por la calidad de las viviendas, otorgando al barrio una singular característica, que traspasó parte de la cultura marítima portuaria a los nombres de las poblaciones y calles, que a continuación mencionamos:

La Cooperativa Movilizadores Portuarios, fundada el año 1958, con 78 viviendas en primera instancia, siendo su primer presidente don Ramón Parra Gaete, integrada por trabajadores portuarios. Los socios de esta Cooperativa, no sólo se preocuparon de su situación habitacional, sino también de la educación de los niños del sector recién formado. Esto quedó demostrado en la donación de los terrenos para la construcción de la Escuela Movilizadores

Portuarios, ubicada entre las calles Fernández Concha, Luis Reuss y La Boya. Este plantel, en el año 2010 se traslada al sector Mirador del Pacífico entre las calles Florencia y Las Palmeras, quedando el local original disponible para otro plantel. Los socios de esta cooperativa, colaboraron también, en la construcción de una capilla para el culto religioso, que lleva el nombre de Santa Rita de Cassia, ubicada en calle La Boya de la Población Movilizadores Portuarios y que sirve de lugar de congregación para los vecinos del sector. También donaron a la municipalidad de San Antonio, un terreno ubicado al lado norte de la capilla antes mencionada. En aquel lugar, se construye una multicancha que aún subsiste en parte, ya que por problemas de gestión, hoy se encuentra en un estado de semiabandono, razón por la cual se han implementado nuevos proyectos. Uno de ellos, en el año 2007, fue construir en el costado oriente de la cancha, la sede de la Junta de Vecinos "Cooperativas" de la Unidad Vecinal Nº 12, que agrupa a las cooperativas habitacionales del sector y la sede del Conjunto Folklórico de San Antonio. En el año 2009, hacia el poniente, se construyó la sede del Club de Buceo "Otarias". En la actualidad, se espera la construcción de la comandancia del Cuerpo de Bomberos. Sus calles, con nombres como La Boya y El Ancla, hacen referencia a la cultura portuaria. También, podemos mencionar la hermosa plaza El Ancla, adornada por los mismos pobladores, con motivos alusivos al mar y a las naves.

La Cooperativa Montemar, integrada por trabajadores marítimos y portuarios, fue fundada el 25 de Octubre de 1961. En su primera etapa, se construyen 120 viviendas, siendo

su primer presidente don Vicente Ramírez R., trabajador marítimo. Se continuó en una segunda y tercera etapa, completando un total de 190 viviendas. Esta Cooperativa, donó los terrenos para la construcción del actual gimnasio José Rojas Zamora (Ex Montemar), principal centro de realización de actos deportivos y culturales.

La Cooperativa Villa Italia, conformada por estibadores marítimos, fue fundada en mayo de 1962, con 104 viviendas, quedando 36 sitios de reserva habitacional, siendo su primer presidente don Rosamel Velásquez V. Los terrenos para esta villa, fueron comprados a la Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional. Cada sitio, era de 1.000 m2, que con el trazado de pasajes y calles quedaron reducidos a 450 metros cuadrados. En la reserva de los sitios habitacionales, en primera instancia, hubo una cancha deportiva, administrada por el club deportivo de dicha población. Finalmente, aquel sitio de 39.000 m2 se entregó por sistema de trueque, a una empresa privada para asfaltar las calles. En la década de 1990, dentro del radio esta villa, con aportes de los propios vecinos, se construyó una pequeña plazoleta con la forma de la proa de una nave junto con un monolito, en memoria de los cuatro mártires estibadores, ultimados el 22 de septiembre de 1973, que además fueron vecinos fundadores de esta población.

En 1964, se construye la población Angamos, ubicada en Barrancas entre las calles José Ollino, 1 Norte, Angamos y avenida Barros Luco, en terrenos que originalmente fueron de Bienes Nacionales, los cuales fueron traspasados a la Caja de Previsión de la Marina Mercante. Son 50 casas, de las cuales la mitad fueron habitadas por Empleados de Bahía y

la otra mitad por imponentes de la misma Caja. Intervinieron como sus principales dirigentes y promotores, don Héctor Navarrete, Rubén Guevara y Malaquías Concha.

Con posterioridad a 1964, las autoridades de gobierno continuaron incentivando fuertemente a los chilenos para que iniciaran el camino de la obtención a la casa propia, para así albergar a su grupo familiar. A partir de este hecho, se forman las Uniones Comunales que toman cuerpo a partir de la ley N° 16.880, firmada por el entonces presidente de la república de Chile Eduardo Frei Montalva.

La Cooperativa Litoral, ubicada en sector aledaño a la Quebrada Huallipén, fundada el año 1965, la cual construye 56 viviendas, siendo su primer presidente don Carlos Aliaga Santis**.**

Con la dictación de la ley N° 16.250, publicada en el Diario Oficial el 21 de Abril de 1965, los dirigentes del Consejo Nacional de los Obreros Portuarios junto con la brillante participación del Consejo Local Portuario de San Antonio, se logra insertar en dicha ley, un artículo que crea el Plan Habitacional para los obreros portuarios de Chile. A principio del año 1967, el Consejo Local Portuario crea la Comisión Habitacional, la que se aboca de lleno a la divulgación del plan habitacional antes mencionado y los beneficios que traía la adquisición de viviendas para sus trabajadores. El 18 de julio de 1968, se firma un convenio entre la Corporación Nacional Habitacional, el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y la Comisión Habitacional de los Obreros Portuarios para darle

curso legal.

La Cooperativa Huertos de Chile, fundada en 1967, que estuvo integrada por trabajadores portuarios, quienes adquirieron unos 30 terrenos en la comuna de Santo Domingo, a un costado de la Ruta de la Fruta. Estos terrenos eran parcelas de una, dos y tres hectáreas. Por los altos costos que implicaba su mantención, ya fuera por instalación de empalmes eléctricos, construcción de pozos para extraer agua o transporte de materiales, la mayoría de los socios originales, se vieron obligados a vender los derechos de los terrenos a compradores particulares con mayor poder adquisitivo.

En vivienda, se logra la construcción de varias poblaciones a través del sistema de Cooperativas habitacionales y también juntas vecinales, agrupando a gran cantidad de obreros y trabajadores marítimos portuarios, de las cuales mencionaremos algunas:

La Cooperativa Obreros Portuarios, fundada el año 1968, ubicada en los terrenos del sector norte de Villa Italia, siendo su primer presidente don Francisco Gaete. Esta cooperativa, cuenta con 64 viviendas**,** 49 de ellas ocupadas por obreros y funcionarios portuarios. Algunas de sus calles llevan nombres alusivos al puerto como El Muelle, El Peñón y la Bahía.

La Cooperativa Puerto Aduana, ubicada en el límite del Cerro Arena, fundada el año 1972 con 25 viviendas, 9 ocupadas por portuarios y otras por empleados de agencias

navieras, siendo su primer presidente don Lorenzo Melis, ex funcionario de la Empresa Portuaria de Chile y fundador del Colegio Nuestra Señora de Pompeya.

La Cooperativa Río Maipo, integrada por trabajadores portuarios, cuyos terrenos estaban ubicados más al sur de la comuna de Santo Domingo. Al igual que la Cooperativa Huertos de Chile, sus socios al poco tiempo, vendieron los derechos de propiedad por las mismas razones.

La Corporación Habitacional Las Dalias, ubicada al sur de Llolleo, fundada el año 1975, siendo el 60% de sus socios trabajadores marítimo portuarios. Su primer presidente, fue don Luis Martínez, a quien le correspondió gestionar la construcción de las casas. Posteriormente, asumió como presidente don Domingo Cantergianni, ex trabajador del gremio mantenimiento del puerto, quien realizó una gran labor. En esta cooperativa, la mayoría de los dirigentes fueron portuarios, destacando la importancia, presencia y participación como dirigente de don Francisco Villatoro Marambio.

Por último, La Cooperativa Llolleo, fundada el 16 de Marzo de 1979, siendo su primer presidente don Juan Santander.

De esta manera, esta reseña nos permite destacar el aporte que los marítimos y portuarios entregaron al desarrollo de nuestra ciudad y a elevar la calidad de la vivienda, las cuales perduran hasta el día de hoy, conformando acogedores barrios.

La Cultura Marítimo Portuaria y la ciudad.

Es importante señalar, que aparte del desarrollo urbano antes descrito, aportado por el sector marítimo y portuario, esta cultura organizacional de los sindicatos y gremios, que luego pasó a las cooperativas para la vivienda, en muchos casos, se refleja en los nombres dados a distintas calles y avenidas en diferentes sectores de la ciudad. Calles como El Molo en Barrancas, cercana al centro cívico, la cual toma su nombre debido a que el antiguo acceso al puerto, se realizaba por dicha vía, además que sirvió como punto de referencia para la construcción de los muelles del Molo Sur. La calle Maestranza en el mismo sector, cercana a donde originalmente estuvieron los primeros campamentos fiscales. A Gregorio de Mira, se le concedió permiso para construir un muelle en Puerto Viejo, como se designaba a San Antonio en el año 1856**.** Hoy, una de las calles ubicada en el centro de la ciudad lleva su nombre. La calle Brockman, en la población Victoria de Barrancas que recuerda el apellido del ingeniero holandés, que diseñó los primeros planos de base para la construcción del puerto. La calle Lauro Barros, nos recuerda a uno de los primeros accionistas de la Sociedad de las Bodegas del puerto de San Antonio, formada en 1873, cuyos estatutos fueron aprobados por el gobierno de la época en el mismo año. Aquel documento, llevaba la firma del presidente Federico Errázuriz Zañartu y de su ministro de Hacienda, don Ramón Barros Luco, más tarde presidente de Chile, quien el 5 de mayo de 1912, dio el inicio oficial a la construcción del puerto. De éste último, tomó su nombre la avenida más larga de la comuna, que actualmente une San Antonio, Barrancas y Llolleo, siendo la arteria estructurante

de la ciudad. En esa instancia, ejercía como alcalde de la comuna don Alberto Barros, cuyo nombre lleva una calle del centro de la ciudad. La calle Pedro Montt, debe su nombre al presidente de Chile, quien en el año 1910, firmó el decreto que aprobó los diseños y posterior construcción del puerto. La calle Alan Macowan, en la entrada principal al puerto, tomó el nombre del agente naviero, que desarrolló una importante actividad en el ámbito aduanero, marítimo y portuario.

Si bien los dirigentes y trabajadores de aquellos años, contaban con un escaso nivel de escolaridad, sin embargo, como autodidactas dieron prueba de su desarrollo cívico sindical, que se cristalizó en una cultura que se proyectó hacia la comunidad. La organización de las cooperativas habitacionales, es una de las claras muestras de este hecho, además de las carreras públicas, que muchos de ellos ejercieron en el campo de la política, actividades sociales, dirigencias deportivas, religiosas, culturales, artísticas y vecinales, ocupando cargos en el parlamento, en la gobernación departamental durante la década de 1960, en la administración pública, en la alcaldía, como regidores y posteriormente, un concejal que ejerció un trabajador marítimo. Cabe señalar, que las autoridades de gobierno eran conocedoras de lo que los dirigentes marítimos y portuarios representaban: una clase dirigencial dueña de sus convicciones y acciones, compartidas por sus representados.

Valorar la trayectoria de un sector laboral, al cual se vincula el desarrollo de la ciudad y rescatar el espacio físico que hoy ocupan por ejemplo, las sedes del Sindicato de Estibadores

y su entorno, la de marineros Auxiliares de Bahía y la de los Empleados de Bahía en la calle 21 de Mayo, funda su razón de ser en el reconocimiento del lugar y su cultura como un bien patrimonial y de identidad de la ciudad de San Antonio. Por ello, se plantea la necesidad de rescatar del olvido y transformar los lugares que hoy ocupan estas sedes, en espacios que testifiquen la historia de los dirigentes y trabajadores como asimismo, la importancia que la actividad marítima y portuaria ha tenido para la ciudad.

Glosario.

Términos maritimo-portuarios mencionados en este libro.

Babor: lado izquierdo de una nave mirado de popa a proa.

Bita: poste corto de fierro o acero colocado en los muelles o en las naves alrededor del cual, se colocan las espías de una nave para mantenerla atracada al muelle.

Borda: parte de la nave que da al mar.

Bow Thruster: sistema moderno de hélices, ubicado en la proa o popa de las naves, que les permite atracar a los muelles sin la intervención de remolcadores

Boya: baliza o cuerpo flotante, hueco en su interior, usado como señal o para amarrar las naves.

Cabotaje: navegación o tráfico comercial de mercancía sólo dentro de las costas de un país determinado.

Calafates: se llamaban así a los maestros de ribera que fabrican o reparan las embarcaciones de madera.

Capataz: persona encargada de dirigir las cuadrillas de trabajadores a bordo o en muelle.

Cargador: saco harinero que usaban los estibadores para llevar sus elementos de trabajo.

Carnereo: acción de empujar o mantener una nave con los remolcadores, cuando atraca o desatraca de un muelle.

Contenedor: recipiente metálico de gran tamaño para la estiba y transporte de carga por vía aérea, terrestre o marítima.

Cubierta: superficie superior de una nave.

Chinguillo: elemento de lona o de malla metálica para izar mercancía de poco peso.

Choquero: tarro conservero usado para hervir agua.

Chupadora: máquina succionadora usada para desestibar gráneles sólidos.

Chutes: armazón de metal con cuatro patas que sostienen un embudo grande, usado para la descarga de gráneles sólidos a camiones o carros.

Eslora: largo de una nave desde la proa a la popa.

Entrepuente: cada uno de los pisos o cubiertas en el interior de una bodega de una nave.

Escotilla: boca o entrada hacia el interior de la bodega de una nave.

Eslinga: conjunto de mercadería tales como sacos o barras, que era asida por cables o estrobos para ser embarcada o desembarcada.

Encerado: lona o carpa que cubría las escotillas de una nave, para evitar la entrada de agua de mar durante la navegación.

Espía: cabo o cuerda de nylon, manila o perlón para amarrar una nave en el muelle o en una boya.

Estribor: lado derecho de una nave mirado de popa a proa.

Estrobos: cabos o cuerdas de acero, nylon o manila, para tomar una carga para embarcarla o desembarcarla.

Falucho: embarcaciones de madera que se usaban para cargar o descargar mercancías por el costado de las naves.

Felástica: fibra vegetal usada para fabricar cabos y sogas.

Fondear: acción de soltar el ancla de una nave, dejándola caer hasta el fondo del mar de la bahía para mantenerla sujeta.

Garete: ir una embarcación por el mar sin rumbo ni control.

Gaviotilla: pieza de fierro o acero que se calza de lado a lado en una nave y que sirve de viga o división entre los espacios horizontales de sus bodegas.

Grillete: pieza de acero que tiene un pasador atornillado que sirve para unir los extremos de un estrobo para asir, sujetar y elevar una carga.

Guachimán: chilenismo derivado del inglés watchman, para referirse a los vigilantes marítimos.

Lanchón: embarcación de hierro, que se usaba para cargar o descargar mercancías atracándola al costado de una nave.

Línea de Crujida: centro imaginario de una nave.

Maniobra: trabajo de preparación de una nave para iniciar la faena de estiba o desestiba.

Manteleta: lona grande de plástico o aspillera que se coloca en la borda de las naves durante la descarga o embarque de gráneles, para evitar que este caiga al piso o al mar.

Muellaje: servicio que se cobra a las naves por el uso de los muelles de atraque de un puerto.

Muerto: bloque de hormigón donde va amarrada la cadena que sujeta la boya para amarrar las naves.

Nivelay: cordel delgado de nylon o manila, con una bola de acero en uno de sus extremos usado para recibir o soltar las espía de una nave.

Nombrada: término usado para identificar a los integrantes de una cuadrilla de trabajo.

Pañol: lugar ubicado en la proa de las naves, donde se guarda la rejera del ancla y diversos materiales de trabajo.

Patrón: en jerga marítima, término usado para denominar al capitán o encargado de una nave menor.

Pavos: persona que es sorprendida a bordo de una nave y que no es parte de ella o de alguna organización de trabajadores marítimos.

Pinchero: trabajador que realiza un trabajo ocasional y que no pertenece a la planta estable de algún gremio o sindicato.

Popa: parte trasera o final de una nave.

Polenta: nombre que se le daba a un bono de alimentación en dinero que se le pagaba a un trabajador durante una faena en horario continuo.

Portalón: término con el que se denominaba el acceso a la nave por la escala de muelle, como del lado del mar.

Portalonero: estibador encargado de hacer las señalizaciones a los grueros o a los wincheros de las naves, durante la descarga o embarque de mercancías.

Práctico: ex oficial de la marina mercante, dependiente de la Gobernación Marítima, responsable de la recepción de una nave y dirigir las maniobras de atraque y desatraque en los puertos.

Proa: parte delantera de una nave.

Puntal: alto de una nave a partir del fondo de la bodega hasta la cubierta.

Recalada: arribo de una nave a puerto.

Redondilla: sistema de asignación rotativa de personal de trabajo por turnos.

Rejera: tejido submarino de cadenas usado para mantener sujetas las boyas para amarrar las naves.

Remate: término definitivo de todas la faenas en una nave.

Resaca: mar agitado por mal tiempo.

Sucucho: pequeñas bodegas en las naves.

Tarascón: chilenismo para designar a las palas mecánicas usadas para tomar los gráneles sólidos.

Tarja: hoja de control e identificación de la mercancía que una nave embarca o desembarca.

Tina: vasija de acero similar a un balde de 800 kilos de capacidad, que antiguamente se usaba en los embarques o desembarques de gráneles sólidos como trigo, carbón o maíz.

Tosquero: persona encargada de abrir y cerrar las compuertas de los carros de trenes con carga.

West Indian: antigua empresa extranjera encargada de recibir y almacenar líquidos combustibles.

Winche: maniobra o máquina de una nave que servía para izar una carga que funcionaba con vapor o electricidad.

Yuguillo: tipo de lingotes de cobre refinado de entre 27 a 45 kilos de peso.

Mercaderías más movilizadas por el puerto de San Antonio entre los años 1940 y 1980.

Cabotaje. Transporte de carga dentro del litoral chileno.

- **Desde San Antonio hacia el norte**: vino, harina, cemento, fierro.

- **Desde el norte a San Antonio**: salitre en sacos, hueso molido, quebracho, cobre en barras puras, sal, azufre, ceniza de soda, fosfato, dinamita.

Exportación.

- Exportación a los países del área andina **Pacto Perú, Bolivia, Ecuador, Venezuela, Colombia**: fitting de cobre, refrigeradores, partes y piezas para ferrocarriles, alambre de cobre.

- **Para Brasil**: cebada malta y cereales.

- **Para Cuba**: vino, conservas de mariscos, cereales, fréjol negro.

- **Para Europa**: cobre en barras, cobre blíster, en lingotes, concentrado de cobre, molibdeno en tambores, concentrado de cobre en sacos, vino en bordalesas, barriles y barricas, cereales, especialmente durante la segunda guerra mundial. Los barcos ingleses llevaban limones, cebollas, ciruelas secas, ajo molido, quillay en fardos, cobre, alambre de cobre, molibdeno y lanas en fardos.

Importación.

Trigo de Estados Unidos, carbón americano, soda cáustica en tambores, papel en bobinas, bolas de hierro, productos de Caritas Chile como leche, aceites, quesos, pollos, manganeso, piedra caliza.

Carnes de Rusia, cerdo de China, azúcar de Cuba, que llegaba como donación durante el gobierno de Salvador Allende, también llegaba ayuda de la ex república Democrática de Alemania.

Fuentes testimoniales.

Los nombres con la sigla RDP, corresponden a los integrantes de la Agrupación "Raíces del Puerto".

- **Un poco de Historia**, por Patricio Guzmán M., (RDP) Juan Herrera T. (RDP) e Iván Muñoz R.

- **El trabajo en las canteras**, por Augusto Carvajal Ch. y Guillermo Galleguillos P. (RDP).

- **La locomotora Chica**, por Jorge Guzmán L. (RDP).

- **La grúa Titán**, por Augusto Carvajal y Jorge Guzmán L. (RDP)

- **Muelle Puertecito y Paseo Bellamar**, por Luis Cortés Q., Guillermo Galleguillos P. (RDP), Rubén Meza J. (RDP), Antonio Donoso G. (RDP) y Juan Herrera T. (RDP).

- **La Playa chica Montemar**, por Jorge Guzmán L. (RDP).

- **Los primeros estibadores**, por Rubén Meza J. (RDP).

- **El Consejo Local Marítimo**, por Rubén Meza J. (RDP).

- **Los Lancheros**, por Hugo Carrasco y Luis Carrasco.

- **Los Estibadores**, por Rubén Meza J. (RDP), Germán Donoso T., José Toro T. y Gumersindo Cornejo O.

- **Los Marineros Auxiliares de Bahía**, por Pablo Maldonado O. (RDP) y Luis Valenzuela A.

- **Los Empleados de Bahía**, por Héctor Navarrete S., Héctor Santibáñez, Edmundo O'Ryan A., Miguel Barrios G. (RDP).

- **Los Embaladores**, por Fernando Cobaise.

- **Los Fleteros**, por José Muga P.

- **Los Remolcadores**, por Luis Cortés Q.

- **Los Cuidadores Marítimos**, por Víctor Iñigo C.

- **Los Empleados de Agencias Navieras**, por Anselmo Montalbán A. (RDP), Ramón Zamora C. (RDP), Hernán Guarda R. (RDP), y Eleodoro Jerez V. (RDP).

- **Los Mártires Estibadores**, por Rubén Meza J. (RDP), Anselmo Montalbán A. (RDP) y Francisco Luco B. (RDP).

- **La Caducación de las Matrículas**, por Rubén Meza J. (RDP).

- **Los primeros trabajadores portuarios**, por Guillermo Galleguillos P. (RDP), Domingo Donoso C. (RDP), Jorge Guzmán L. (RDP), Guido Escobar C. (RDP) y Antonio Donoso G. (RDP).

- **El Consejo Local Portuario**, por Guillermo Galleguillos P. (RDP), Jorge Guzmán L. (RDP), Guido Escobar C. (RDP) y Antonio Donoso G. (RDP).

- **Gremio de Grúas Eléctricas**, por Jorge Guzmán L. (RDP), Antonio Donoso G. (RDP), Héctor Fredes A. (RDP), Manuel Gutierrez R., Ricardo Carlier y René Roblero D.

- **La Planta Mecanizada**, por René Araos y Roberto Farías.

- **Gremio de Movilizadores**, por Manuel González, Carlos Ramos D.(RDP), Domingo Donoso C. (RDP), Roberto Villatoro M., Sergio Cabrera G. (RDP), Guillermo Galleguillos P. (RDP), Guido Escobar C. (RDP), Hernán Soto S. (RDP) y Ángel Droguett B. (RDP).

- **Gremio de Locomotoras**, por José Villagrán V., Guillermo Galleguillos P. (RDP), Fernando Manzo T. (RDP) y Juan Herrera T. (RDP).

- **Gremio de Maestranza**, por Raúl Espinoza, Luis Orellana B., Jorge Guzmán L. (RDP) y Patricio Guzmán M. (RDP).

- **Gremio de Vías y Obras**, por Gabriel Soler C., Guillermo Galleguillos P. (RDP), Ángel Droguett B (RDP), Fernando Manzo T. (RDP) y Rubén Meza J. (RDP).

- **Gremio de Grúas Móviles**, por Marcelo Calderón, René Salinas, Oscar Reyes (RDP) y Mario Bravo S. (RDP).

- **Gremio de Mantención**, por Francisco Luco B. (RDP) y Antonio Donoso G. (RDP).

- **Gremio de Vigilantes**, por Adrián Pellizari (RDP).

- **Los Funcionarios Portuarios**, por Jaime Reyes R., Juan Herrera T. (RDP), Jorge Guzmán L. (RDP), Hernán Uribe, Hernán Ortiz, y Francisco Jiménez P.

- **Los Krumiros**, por Rubén Meza J. (RDP), Jorge Guzmán L. (RDP), Guido Escobar C. (RDP) y Juan Herrera T. (RDP).

- **San Antonio Puerto Rojo**, por Iván Muñoz R., Germán Donoso, Rubén Meza J. (RDP), Juan Herrera T. (RDP), Guido Escobar C. (RDP), Sergio Cabrera G. (RDP) y Oscar Reyes (RDP).

- **La Bohemia marítimo portuaria de antaño**, por Guillermo Galleguillos P. (RDP), Juan Herrera T. (RDP), Rubén Meza J. (RDP), Guido Escobar C. (RDP), Sergio Cabrera G. (RDP), Fernando Farías (RDP) y Anselmo Montalbán A. (RDP).

- **El aporte marítimo portuario al desarrollo urbano de San Antonio**, por Francisco Luco B. (RDP), Jorge Guzmán L (RDP), Rubén Meza J. (RDP), Pablo Maldonado O. (RDP), Sergio Cabrera G. (RDP), Juan Herrera T. (RDP), Miguel Barrios G. (RDP) y Guillermo Galleguillos P. (RDP).

- **Mercancías movilizadas entre 1940 y 1980**, por Rubén Meza J. (RDP).

Bibliografía.

- GARCÍA Bernal Rodrigo,
  Estudio sobre reestructuración portuaria – Impacto Social Puerto de Valparaíso (Chile) [en línea]: <*http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/spanish/dialogue/sector/papers/port-ch/index.htm#Heading1*> [Consulta: 11 agosto 2011].

- GUZMÁN Martínez Patricio,
  San Antonio Presente y Pasado. Impreso con el auspicio de la Ilustre Municipalidad de San Antonio, 1998 (San Antonio), 192 p.

- Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación,
  Informe RETTIG.

- LAMAS Sánchez Víctor, MORANDÉ Larraín Arturo,
  Chile, País Puerto (págs. 8 y 9) Editorial Lamas y Cía. Ltda. 1996, 141 p.

- PATILLO Bergen Alejandro,
  Desarrollo Histórico de los Puertos, (págs. 70, 74 y 76). En "Comercio chileno y comerciantes ingleses 1820-1880: (un ciclo de historia económica)" / Eduardo Cavieres Figueroa. [Valparaíso]: Univ. Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, 1988 (Valparaíso: Féper) 259 p.

- PATILLO Bergen Alejandro,
  El Sistema Portuario en Chile

- VALENZUELA Humberto,
  Historia del Movimiento Obrero Chileno. Editorial Quimantú, 166 p.

Raíces del Puerto 2012.

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción, total o parcial de este documento.