

Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/La-Union-Portuaria-enfrentando-a-unos-de-los-empresarios-mas-poderosos-de-l-Cono-Sur>

La Unión Portuaria enfrentando a unos de los empresarios más poderosos del Cono Sur

- Les Cousins - Chili -

Date de mise en ligne : mercredi 23 décembre 2015

Copyright © El Correo - Tous droits réservés



« La Unión Portuaria de Chile apoya y aprueba con todas sus fuerzas la idea de reformar la / legislación laboral en todos los aspectos que permitan real libertad sindical, negociación colectiva efectiva y equiparación de poderes entre trabajadores y empresas que permitan una mejor distribución de los ingresos generados por todos y todas. Pero así como defendemos la idea, afirmamos que lo presentado el 29 de diciembre 2014 es insuficiente al dejar importantes puntos fuera, pero además por agregar aspectos que van en contra de la defensa de los intereses de los trabajadores, desequilibrando aún más el poder en favor del empresariado (...) No respaldaremos, ni aprobaremos que nuevamente se vuelva a la política de los consensos con los sectores conservadores del país » : así se expresaba en una carta pública, en enero pasado, acerca del proyecto de reforma laboral del actual gobierno Bachelet, la organización de trabajadores portuarios que en los últimos años se ha transformado en una de la más combativas mancomunales sindical de Chile.

De Arica a Punta Arenas, construyendo la Unión

Cuando, en el transcurso del año 2010, surge la Unión Portuaria del Bío-Bío (UPBB) en el sur del país, ésta retomó el hilo rojo de una larga historia de luchas que corre del siglo XIX hasta nuestros días, en las venas de un sector económico sumamente estratégico. Hoy, los dirigentes de esa Unión regional se acuerdan de la importancia del precedente que sentó, en los años 2000, la Coordinadora Regional Portuaria, bajo el impulso de Jorge Silva (puerto de Iquique). También valoran el papel de líderes todavía activos, como Robinson Ávalos (Unión Portuaria del Norte Chico) o de impulsores como Dante Campana, destacado dirigente sindical del Bío-Bío, fallecido en 2009. La Unión Portuaria saltó de una escala regional a nivel nacional (Unión Portuaria de Chile - UPCH) en junio del 2011 (con la visita de dirigentes del puerto de San Antonio en la octava región) y se consolidó durante un encuentro, en Tocopilla, a mediados de octubre del 2011.

Cuando conversamos hace algunos meses atrás con José Agurto (más conocido como « el Ñarro »), en la sede del sindicato de estibadores de San Vicente, el actual vocero de la UPBB subrayaba, con vehemencia, la fuerza lograda por la unificación de 5 uniones portuarias regionales existentes de Arica a Punta Arenas : « ¡una unión potente como 5 manos ! », como bien lo resalta el logo que identifica la organización. Aunque cruzada por múltiples conflictos y permanentes tensiones entre dirigentes o sindicatos : « La gracia de los portuarios es que todos se creen el cuento. Todos son caciques. Aquí no hay ningún soldado de tropa (...) Además, en el rubro portuario se mueve mucho dinero. Entonces todos andan viendo quien está '*mojado*'. Y al que no está '*mojado*', hay que inventarle algo para '*cagarlo*', no más... Ese es un desorden que tenemos ahí. Hay muchos dirigentes que quieren un sillón desocupado, para tomarlo. Pero, por eso también somos una organización '*de hecho*', y no queremos ser de derecho, ¡para que no haya este '*apernamiento*' dirigencial ! ».

Si todavía la historia de estos trabajadores queda por escribir, es indudable que los portuarios fueron un componente esencial de la estructuración del movimiento obrero chileno ; participaron activamente del surgimiento de una conciencia de clase en el « bajo pueblo » y dieron luz a múltiples organizaciones, « encabezando huelgas generales, paralizando en apoyo a asalariados de otros rubros, solidarizando con el movimiento popular,

doblegando al empresariado y a los gobiernos » [1]. Cerca del 95% del intercambio de mercancías con el exterior (Chile es el país que más ha firmado tratado de libre-comercio en el mundo) se realiza a través de los terminales marítimos. Ubicados en el corazón de sistema primo-exportador extractivista, los portuarios ven desfilar por sus manos, hombros, palas, lanchas, grúas y por buques venidos de todo el mundo, las principales riquezas de Chile. Hoy en día, el salitre ha sido reemplazado por el cobre, el vino, la producción agrícola o la madera, y los lujosos productos importados de Europa fueron sustituidos por contenedores de productos asiáticos manufacturados... Pero los trabajadores portuarios-marítimos siguen peleando por sus derechos, abriendo camino para la reorganización de un movimiento sindical clasista en contexto de « neoliberalismo maduro » y frente al creciente descalabro de la política institucional post-pinochetista.

Enfrentando a los dueños de Chile

Sometidos a extenuantes condiciones de trabajo, a veces en puertos siniestrados por terremotos o el desuso, estos asalariados han tenido que resistir numerosos ciclos de represión por parte del Estado, como también el ensañamiento del empresariado de ayer y de hoy. Ya en el año 1921, en plena crisis salitrera, desafiaron las medidas represivas de la burguesía comercial de varios puertos con una huelga que se expandió desde Antofagasta hasta Punta Arenas, con el apoyo activo de la Unión - de tendencia anarco-sindical - de los *Trabajadores Industriales del Mundo* (IWW). Por cierto, drásticos cambios conoció tanto la actividad portuaria mundial como también la fisonomía político-social de Chile desde ese entonces. La dictadura cívico-militar, con las reformas de 1981, terminó con el sistema de matriculas que regulaba los empleos públicos en los puertos. Las políticas de concesiones de los puertos estatales a diversos holdings y la creación de terminales privados durante los gobiernos de *La Concertación* modificaron también profundamente las condiciones de trabajo. Con más de 4 mil kilómetros de costa sobre el Pacífico, el país dispone en la actualidad de 36 puertos, 26 en manos de inversionistas privados y 10 en manos fiscales (pero incluyendo concesionarios privados). Los Matte, Lucksic, Von Happen, Claro : las familias capitalistas más poderosas de Chile (y del Cono Sur) controlan gran parte de la actividad portuaria, en alianza con inmensos grupos transnacionales. Controlar los puertos es dominar los flujos comerciales y de transporte por donde pasan... los productos de esas mismas empresas tentaculares.

Sede del sindicato de estibadores de San Vicente - Sur de Chile (creditos : F Gaudichaud)

De ahí, la obsesión de « los dueños de Chile » [2], de la Cámara marítima y portuaria y de los sucesivos gobiernos : neutralizar, reprimir y, cuando es posible, « comprar » a los responsables de las potentes organizaciones de trabajadores portuarios. El nivel de violencia en contra de estas ha sido ejemplar durante los conflictos liderados por la UPCH, donde las intervenciones policiales y la militarización de los puertos dejaron decenas de heridos a lo largo de los tres últimos años. Fue particularmente el caso en contra del sindicato número 2 del Puerto de Angamos (principal exportador de cobre del país), ubicado en Mejillones y administrado por Ultraport, propiedad del empresario pinochetista Von Happen. En Angamos, después de intensas movilizaciones todo el año 2013, y de casi un mes de huelga entre diciembre 2013 y enero 2014, con el apoyo de todos los sindicatos de la UPCH, el sindicato fue literalmente destruido. Recientemente es en Puerto Central (San Antonio), concesión ligada al grupo Matte, que la gerencia se aprovechó de las profundas disensiones existentes entre el ex-vocero nacional de la UPCH, el temido Sergio Vargas y Diego Silva, presidente de la Federación de Trabajadores de Costanera Espigón (Fetraportces) para reprimir y dividir a los trabajadores (y así marginar definitivamente a Vargas).

Es que desde 2010, las múltiples movilizaciones de la Unión hicieron temblar a las clases dominantes, criticando también la actitud conciliadora de orgánicas sindicales como la COTRAPORCHI (Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile) o incluso la conducción de la CUT. En agosto 2011, la UPBB se negó a apoyar e l paro nacional convocado por la central, argumentando que « nunca ha defendido ni apoyado las reales demandas de los trabajadores del país, sino que sólo ha servido como una institución que todos los gobiernos postdictadura han utilizado para sus propios fines »... Las sucesivas paralizaciones, acciones de boicot mancomunado de los buques o paralizaciones solidarias de la Unión significaron la pérdida de millones de dólares para los grandes patrones : la

movilización que duró 22 días a principios de 2014, reivindicando un justo derecho a la media hora de colación, representó un gravamen de 180 millones de dólares diarios, según la Cámara nacional de comercio. Y es justamente la fuerza de esta unidad en la diversidad, de sindicato a sindicato, que dio sus frutos, no sin altibajos, obligando al gobierno Piñera a poner en marcha un « ley corta », acuerdo incumplido y finalmente retomado por el actual ejecutivo, sobre un bono compensatorio por media hora de colación (una medida retroactiva que representa un beneficio individual de 750 000 dólares por año trabajado). Estas luchas arrancaron también la promesa de la ministra del trabajo, Javiera Blanco, de presentar una « ley larga » para buscar « modernizar y mejorar las condiciones laborales » de los puertos. Por cierto, queda mucho por conquistar, comenzando por una tarifa única nacional : si en algunos puertos del Norte se pagan más de 36 000 dólares por turno de trabajo, en otros puertos no se paga más de 14 000 dólares por la misma faena.

La inmensa mayoría de los más de 8 000 trabajadores marítimos y portuarios son eventuales, efectuando turnos de 7 horas y medias, a veces varios al día, como grueros, estibadores, huincheros, tarjadores, embaladores, supervisores, etc... Todos dependen de la fluctuación del mercado mundial, como también de las temporadas nacionales, para generar ingresos para ellos y sus familias. Los estudios laborales confirman la peligrosidad de este trabajo y cada año se contabilizan heridos graves y muertos en los patios de los puertos. Para defenderse mejor, y gestionar colectivamente las faenas se ha mantenido -o a veces rescatado-, en algunos puertos de Chile, la famosa « nombrada ». Este sistema permite una gestión de los turnos por oficios bajo control del sindicato, ya que los gremios proveen de trabajadores a las empresas concesionarias según una lista de socios y de suplentes (la « redondilla »), establecida por ellos mismos. Se trata de una administración de la eventualidad que puede facilitar y genera todo tipo de clientelismo si no es democrática, pero si se efectúa bajo el control de la asamblea sindical se transforma en una « arma poderosa » como la calificó con resquemor el diario La Segunda (enero 2014). Así lo entiende Nelson Francino, presidente de la Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique (FETRAPI) : « Nunca vamos a dejar la nombrada, es lo que nos ha llevado a crecer y a tener fuerza ; por otra parte, nos comprometemos con una gestión transparente y equitativa de la redondilla, regulada por un nombrador y sus ayudantes de manera rotativa ».

La reforma laboral : « un crimen contra el sindicalismo »

Pero tal vez lo más llamativo de la UPCH es que no sólo se moviliza por sus reivindicaciones inmediatas : desde su creación, sus dirigentes insistieron en solidarizar con otras luchas de trabajadores (por ejemplo : con los obreros forestales o los mineros del cobre), con el movimiento estudiantil (con paralizaciones solidarias durante la « primavera » del 2011, un hecho inédito desde el fin de la Dictadura), con el movimiento « No más AFP » o incluso con la demanda de nacionalización de los recursos naturales. Esta comprensión global -y sumamente política- de que superar el modelo neoliberal sólo será posible gracias a una articulación de los asalariados mucha más allá de los puertos, explica el esfuerzo constante por intentar articular diferentes sindicatos de los sectores estratégicos de la economía. Así, el 17 de marzo pasado, dirigentes de todo Chile de la Unión Portuaria se reunieron en Santiago con la *Confederación de Trabajadores del Cobre* (CTC), federaciones forestales (como FETRAFOR), sindicalistas de la construcción (SINTEC), del transporte y la *Federación de Sindicatos de Trabajadores de la TV* (FetraTV) para marcar su rechazo al proyecto de reforma laboral que ese mismo día estaba siendo aprobado por la Comisión de Trabajo de la Cámara de diputados. Para Manuel Ahumada, presidente de la CTC se trata de forjar un « espacio de articulación », capaz de « generar un accionar sindical a disposición de todos los trabajadores ». Ese mismo día, y a pesar de cierta frustración que se hizo presente en un encuentro que no desembocó en un acuerdo concreto para comenzar las movilizaciones (en la espera del calendario parlamentario), la UPCH mostró una vez más su capacidad de acción, desplegando un breve « paro de advertencia » en varios puertos del país, frente a una reforma calificada por Gabriel Rebolledo (UPBB) de « retroceso importante para los trabajadores ». Este paro fue seguido, durante la misma semana, de acciones sucesivas por parte de trabajadores de la construcción, camioneros y forestales ; y podría desembocar en una paralización nacional coordinada con la CTC y otros sindicatos.

En esta coyuntura, los dirigentes portuarios llaman a sumar fuerzas, incluso con la CUT si está se muestra

disponible (a pesar de una dirección muy cercana al oficialismo), para movilizar en contra de una « reforma laboral hecha por los corruptos ». Según Sergio Parra, tesorero del sindicato de estibadores de San Vicente y fundador del boletín portuario El Chanco en goma [<http://www.chanchoegoma.cl>] : « Este es el inicio de la lucha, hoy nos juntamos los que tienen realmente poder de movilización. No queremos pasar por arriba de todas las otras organizaciones que existen, queremos empezar un camino de movilización ascendente que llegue a parar este crimen contra el sindicalismo que es la reforma laboral. Estamos en estado de movilización y tenemos que acercarnos a todos y a todas las organizaciones sindicales (sector público, del comercio, industrial, etc) : todos los que van a salir perjudicados por esta reforma. En paralelo, como Unión Portuaria vamos a seguir fortaleciéndonos ».

Mirando hacia atrás, y haciendo un primer balance de sus años de militancia sindical, José Agurto recalca que pase lo que pase, los portuarios siempre han sabido sobrepasar los límites de la legalidad y de un código laboral espurio, aprobado en 1979 en pleno terrorismo de Estado y legitimado con leves modificaciones en posdictadura : « Yo creo que las grandes conquistas que hemos logrado en los últimos 14 años han sido casi todas ilegales. Y por eso digo que nos ganamos el respeto ante el empresariado, y ante el gobierno de turno. Con toda la riqueza que pasan por nuestras manos, no tenemos para qué ser « legales », sino que tenemos que mantener la unidad. Mientras nosotros mantengamos la unidad como trabajadores, nada nos podrá doblegar ».

Franck Gaudichaud para [Punto Final](#)

[Punto Final](#). Chile, edición Nº 825, 3 de abril del 2015

revistapuntofinal@movistar.cl

Franck Gaudichaud es profesor de Civilización Hispanoamericana en la Universidad Grenoble 3, especialista en Chile contemporáneo. Historiador y autor miembro del colectivo del periódico Rebelión y redactor de la revista Dissidences (Francia).

[1] Cf. Gonzalo Díaz & Camilo Santibáñez, « [Los trabajadores portuarios y las nuevas-viejas prácticas del empresariado](#) », Rebelión, 17-10-2014

[2] Retomando el título de un libro de Ernesto Carmona (Ed. La Huella, Santiago, 2002)