

“Reactivación del movimiento sindical portuario chileno: repertorios de acción a partir de un estudio de caso en contexto de post terremoto, Abril 2014.”¹

CAMILA ISIDORA ÁLVAREZ TORRES²

RESUMEN

La presente investigación pretende retomar los estudios sobre el movimiento sindical para el caso chileno. La posibilidad histórica de presenciar la reciente irrupción del “terremoto” nos permitió observar de manera concreta cómo una Federación Sindical de trabajadores eventuales fue capaz de gestionar esa coyuntura. La cual fue tomada como una ventana al pasado para analizar sus dinámicas sindicales bajo tres dimensiones: repertorio de acción, alianzas estratégicas y organización sindical. De modo tentativo, sostenemos que la Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique -FETRAPI- es representativa de un nuevo modelo sindical y que su estudio es pertinente para comprender la reactivación de un sector laboral estratégico para la economía nacional.

Palabras claves: Movimiento sindical chileno, FETRAPI, terremoto 2014, región de Tarapacá, conflicto laboral, acción colectiva.

¹ Investigación que forma parte de la tesis de maestría para optar el grado de magíster en Ciencias Políticas en FLACSO-Ecuador. Asesora tesis: PhD Francisca Gutiérrez Crocco. Lectores: Francisco Zapata y Antonio Aravena.

² Historiadora. Magister en Ciencias Políticas, FLACSO-Ecuador. Miembro del Grupo de Estudio sobre el Trabajo (G.E.T) de FLACSO-Sede Ecuador e investigadora de la Fundación CREA, Santiago de Chile.

Presentación

A partir de las grandes huelgas laborales del 2007 en sectores estratégicos de la económica nacional, algunos autores afirmaron que estos episodios dieron inicio a un nuevo ciclo de conflictividad laboral (Aravena & Núñez, 2009) (Campos, 2013). Conflictividad que se inserta en un contexto general de grandes protestas sociales que se iniciaron con las movilizaciones de los estudiantes secundarios en el 2006. Tal actividad huelguística hoy se repite, aumentando en número y tomando características particulares como el elevado número de huelgas ilegales (Dirección del Trabajo, 2013). Frente a este fenómeno que, podríamos denominar como un nuevo ciclo de conflictividad laboral, nuestro interés particular se centra en el estudio de los trabajadores portuarios sindicalizados, los cuales debido a sus recientes paralizaciones (Marzo 2013 y Enero 2014), han vuelto a poner en la agenda nacional a ese sector económico.

Frente a ese particular “momento histórico” del movimientos sindical portuario nos ha sorprendido la escasa bibliografía para el caso chileno referente al fenómeno de la protesta en el mundo del trabajo. Asumiendo éste vacío como un deber, nos adentramos a indagar con la intención de investigar qué es lo que acontece actualmente en el mundo de los trabajadores organizados de los puertos nacionales. Para ello hemos optamos por estudiar una Federación de *Trabajadores Portuarios Eventuales*³ de la ciudad de Iquique, situada en la región de Tarapacá,

³ Se entiende por trabajador portuario, “todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República, como en los recintos portuarios”. [Art. 133. Inc. 1. Código de Trabajo]. En el Título II del Libro I, De los Contratos Especiales, artículos 133 a 145 del código de trabajo se regula los tipos de contratación portuaria y las relaciones empresa-sindicato. No todos los trabajadores portuarios son eventuales, existen los contratados, renta fija y con Convenio Puesto de Trabajadores. A los eventuales se los define como los “contratados por turnos diarios de trabajo, en armonía con lo que dispone la letra b) del artículo 137 del Código citado, por lo cual las empresas de muellaje diariamente suscriben tales contratos y envían la nómina de los trabajadores contratados a la Autoridad Marítima [...] Lo expresado permite concluir, que la modalidad de trabajo del trabajador portuario eventual ha sido históricamente laborar turnos diarios, se encuentre o no afecto a un convenio de provisión de puestos de trabajo, de plazo fijo o indefinido. [Extracto de una resolución de la Dirección del Trabajo, año 2009. ORD.: N° 1140 / 014 /].

norte de Chile. Ésta Federación, en adelante señalada como FETRAPI, es una organización sindical que tuvo una larga y poderosa trayectoria de luchas y victorias salariales, siendo una de las pocas que mantuvo un ritmo constante de reivindicaciones y protesta durante el último lustro. Su peso en la historia del Mov. Sindical portuario fue un factor decisivo para su elección, puesto que creemos que acumula las diversas contradicciones del emergente y nuevo movimiento sindical portuario⁴.

Para comprender este fenómeno hemos optado por un enfoque de análisis que se centra en el actor sindical. De esta manera nos preguntamos ¿Cómo una organización sindical ha podido re-plantearse frente a las transformaciones acaecidas en los últimos años en Chile?

Con tal inquietud dimos inicio a la investigación en terreno a principio del mes de Marzo del presente año, sin embargo, de manera sorpresiva e inesperada el 1 de Abril se desató uno de los eventos naturales más desastrosos que ha vivido la región de Tarapacá en la última década, un terremoto y Tsunami de 8,3 escala Richter. Tal evento significó la destrucción parcial del puerto, lugar de trabajo de los portuarios. De manera paradójica, este desastroso episodio nos otorgó una oportunidad única para observar, en primera línea, las dinámicas y procesos de negociación que la federación portuaria puso en práctica en sus múltiples escenarios: público, internos y frente al empresariado, durante esa coyuntura y tras ella.

⁴ Cuando hablamos de la importancia histórica de la FETRAPI en el movimiento portuario, la fundamentamos en las apreciaciones que pudimos recopilar de algunas entrevistas informales a dirigentes de federaciones sindicales portuarias del norte de Chile. Especialmente en las actividades que se realizaron en la ciudad de Tocopilla los días 23 y 24 de Mayo del 2014.

Desregulación de la mano de obra y privatización portuaria en Chile.

Si bien este evento coyuntural nos posibilitó el privilegio de la observación “in situ” de las dinámicas concretas de la federación, al movimiento sindical portuario chileno no puede entender sin una lectura histórica de mediano plazo, la cual nos remite a las grandes transformaciones que vivió el mundo portuario chileno a partir de 1981. En ese año se da inicio, con las leyes 18.042 y 18.032, a un nuevo modelo portuario que buscó redefinir el rol del Estado en la gestión de los puertos nacionales. De manera general, este proceso quitó la exclusividad de la administración portuaria al Estado y, en su lugar, permitió la entrada de capitales privados al mundo portuario. Toda vez que se desreguló el procedimiento de asignación de la “matrícula”⁵ a los estibadores. La apertura de los puertos chilenos y la desregulación laboral que lo acompañó, fue profundizada como consecuencia de la intensa presión del modelo económico exportador fuertemente vinculado a la economía globalizada durante la década posterior. En 1997 se gestó un segundo paquete de reformas al sector portuario. Bajo la presidencia de Eduardo Frei (DC) se promulgó la ley 19.542 llamada “Modernización del sector Portuario Estatal”. Ésta buscó la reconfiguración de la EMPORCHI (única entidad estatal reguladora), estimuló la participación de los privados en el desarrollo de los puertos estatales y la modernización de los aspectos laborales (SEP, 2006: 10). Se inició así el proceso de licitación de los puertos. Este paquete de leyes profundizó los cambios generados en 1981.

La consecuencia más significativa en el mundo sindical de aquellos paquetes de reformas estructurales fue la eliminación de la “nombrada” en gran parte de los

⁵ Persona que posee un Permiso de Seguridad, otorgado y controlado por la Capitanía de Puerto, que lo habilita para que se desempeñe en la función de “trabajador portuario”, conforme lo dispone el artículo 133 del Código del Trabajo Ministerio del Trabajo y que se encuentre nombrado en una nómina para realizar labores de Trabajador Portuario. Una forma de eliminar el poder de los sindicatos sobre las manos de obra fue por medio de la desregulación del sistema de matrícula. La Ley N° 18.032 del 25 de septiembre de 1981, pone fin al sistema de matrículas y dotaciones fijas de trabajadores, autorizando la entrada de cualquier chileno a las faenas portuarias.

puertos nacionales, lo que significó la pérdida de control de los sindicatos sobre la oferta de mano de obra⁶. En efecto, antes de estas reformas, los sindicatos controlaban y auto gestionaban el ingreso de trabajadores al sindicato, por lo tanto, al mundo del trabajo portuario. Este *monopolio* que tenían los sindicatos sobre la mano de obra y el Estado sobre la infraestructura y la gestión portuaria es a la que se refieren la CEPAL⁷ y otros órganos internacionales cuándo interpellaron al Estado chileno con la necesidad de mejorar la eficacia de los puertos: es necesario quitar a los sindicatos del mundo portuario y al Estado de su administración. Tales interpellaciones rindieron frutos, la eliminación de la matrícula significó el ingreso de cualquier trabajador que reuniera tanto las condiciones físicas mínimas como de control naval para que trabajase en el puerto. Con ello se le quitó poder a los sindicatos sobre el control de la mano de obra. Solo algunos puertos, por medio de conflicto y paralizaciones, pudieron mantener la nombrada como fueron San Antonio, San Sebastián e Iquique.

A pesar de los profundos cambios efectuados por el proceso de modernización capitalista iniciados en 1981 y perfeccionado en 1997, un número no menor de puertos resistieron estos procesos, impidiendo que los puertos quedaran libres y dispuestos, sin Estado y sin trabajadores organizados, a las empresas privadas. Frente a este proceso histórico toma gran relevancia la reciente re-configuración del movimiento portuario chileno, puesto que expresa la profunda resistencia organizacional de los sindicatos y la desregulación del trabajo

⁶ La nombrada (o redondilla) es la forma en cómo los sindicatos organizan la contratación y selección de los trabajadores conforme a los cupos convenidos de antemano con la empresa demandante. Los trabajadores debían presentarse a esos sindicatos y recibían empleo a medida que alcanzaban los primeros lugares de la lista. La rotación en el empleo aseguraba que todos los miembros del sindicato tuvieran las mismas oportunidades de trabajo. Este sistema que le da una alta autonomía a los sindicatos sobre su fuerza de trabajo ha sido mermada por la implementación de la contratación permanente o sistema de empleo “permanente” o “por empresa”, que fue el resultado de la concentración de cargas en determinados puertos y el establecimiento de itinerarios fijos por parte de muchas empresas marítimas, pero asimismo como instrumento de los empleadores para desarticular a las organizaciones sindicales (Menaes, 2008).

⁷ Por nombrar algunos textos de la CEPAL, véase “cuadernos de trabajo n° 77”.

portuario. En ese sentido, nos planteamos como hipótesis de investigación que la organización sindical a estudiar si bien es producto de estas largas transformaciones, ha tenido la capacidad de adaptarse, posicionando un tipo renovado de sindicalismo de base en el mundo portuario. Esto ha significado que la federación a estudiar ha variado sustancialmente los sentidos en cómo y con quiénes ha pactado alianzas, sus repertorios de acción y estrategias desarrolladas en los conflictos y su organización sindical. Esto nos lleva a pesar que estamos frente a un momento del sindicalismo portuario en proceso de profunda reconfiguración organizativa.

El acontecer inesperado del terremoto fue tomado como una grilla de lectura que nos permitió palpar de manera concreta: cómo la federación sindical se desarrolló y resolvió un conflicto laboral de gran magnitud como fue la pérdida de su fuente laboral. A partir de esta ventana del presente, la investigación se adentró en la historicidad viva de la federación, la cual fue estudiada a partir de tres dimensiones analíticas: repertorio de acción, alianzas estratégicas y organización sindical.

El enfoque de esta investigación se aleja del predominante en la literatura especializada sobre el tema sindical chileno. La mayoría de los académicos han privilegiado los efectos que las grandes transformaciones neoliberales han tenido en el ámbito laboral en general y en el mundo sindical en particular⁸. Nosotros, en cambio, proponemos centrarnos en las dinámicas propias del actor sindical⁹. En

⁸ Enfoque que desarrolla la literatura especializada de los años ochenta y noventa en Chile Véase Javier Martínez & Eugenio Tironi (1985); René Cortázar & Guillermo Campero (1985); Guillermo Campero (1986, 1999, 2000); Patricio Frías (2003); Manuel Barrera (2004). Para el caso Latinoamericano algunos textos representativos son: Laura Palomares & Leonard Mertens (1991); Francisco Zapata (1993, 2003) César Guzmán (2002); Marcelo Gómez (1997, 2009); Victoria Murillo (1997). Para el caso Nortamericano Martin & Ross (1999); Mückenberger (1996); Regini, (1992); Waddington y Hoffmann, (2000).

⁹ Si bien existen incipientes investigaciones que están comenzando de a poco a renovar la agenda sobre el estudio del movimiento sindical chileno, existen poco o casi nulos estudios que den cuenta en concreto de cómo los sindicatos han cambiado. Por nombrar algunos autores que ha comenzado a reconfigurar el estudio del mundo sindical chileno. Véase Soto, Álvaro (2009); Aravena, Antonio; Núñez, Daniel (2009); Gutiérrez Crocco, Francisca (2010); Dasten, Julián Véjar (2012) González, Julio César (2013); Leiva & Campo (2013).

ese sentido, de un tiempo a esta parte han comenzado a circular trabajos que han actualizados sus propuestas teóricas para comprender los recientes ciclos de conflictividad sindical y las nuevas formas sindicales que han comenzado a emerger. Un trabajo que a nuestro parecer abrió este nuevo ciclo de estudios con elementos sacados de otras corrientes teóricas pocos utilizadas en el estudio sindical, como la teoría de la acción colectiva, fue el trabajo de Antonio Aravena & Daniel Nuñez (2009) *“El conflicto laboral en Chile. Perspectiva de análisis y tendencias emergentes”*. Este trabajo creemos que da inicio a una nueva fase de reflexión teórica sobre el sindicalismo chileno, posicionando elementos que anteriormente no estaban en el debate, como por ejemplo, las nuevas alianzas en el mundo sindical, contexto de oportunidades entre otros temas¹⁰. La literatura global especializada sobre sindicalismo no se escapa de esta renovación teórica, desde hace ya dos décadas ha comenzado a introducir algunos elementos de la Teoría de los movimientos sociales posicionándose una corriente de análisis denominada de *“revitalización sindical”*¹¹. La idea de la *“revitalización sindical”* surgió en respuesta a la idea de *“crisis”* sindical que se había instalado en Europa y Estados Unidos durante la década de los ochenta. Principalmente se apoya en la teoría de los movimientos sociales para *“rescatar”* como los sindicatos han reaccionado a las dificultades y han buscado adaptarse al contexto. De esta manera, nuestro trabajo se inserta en este proceso de renovación sobre los estudios sindicales, especialmente en un momento crucial del movimiento portuario, el cual ha

¹⁰ Un texto que introduce el análisis de los Nuevos Movimiento Sociales para estudiar un caso de conflicto sindical es el de: Sandra Leiva & Alí Campos (2013) *“Movimiento social de trabajadores subcontratados en la minería privada del cobre en Chile”*. En revista *Psicoperspectivas*. VOL. 12, N° 2, pp. 51-61.

¹¹ Un textos síntesis de esta nueva corriente es el de Frege & Kelly (2003) *“Union revitalization strategies in comparative perspective”* *European Journal of Industrial Relations*. Volume 9 Number 1 pp 7–24.

demostrado su capacidad de irrupción pública con grandes victorias a nivel social, político y jurídico¹².

Transición de repertorios de la protesta portuaria.

A partir del estudio de una Federación de trabajadores eventuales de la región de Tarapacá la investigación pudo adentrarse en el real estado del actual sindicalismo portuario en Chile. Los resultados de la investigación arrojaron significativas observaciones sobre el trabajador eventual sindicalizado del mundo portuario, los cuales- a diferencias de otros trabajadores, como los del cobre - no han sido estudiados ni observados sistemáticamente. Las fuertes movilizaciones que desde el 2013 han sacudido a los puertos en Chile han provocado ineludiblemente ese nuevo interés de comprender a estos trabajadores que son parte constitutiva del eslabón exportador de la economía chilena, por lo tanto, trabajadores estratégicos.

Iniciamos la investigación con diversas certezas las cuales con el transcurso del tiempo fueron cambiando. El primer cambio fue la irrupción del terremoto, el cual nos llevó a modificar nuestro objeto de estudio, que en un principio iba hacer el estudio de dos conflictos particulares (2004 y 2011) que en análisis comparado nos relevarían los cambios suscitados en los repertorios de acción, alianzas estratégicas y la naturaleza de la organización. Este evento cambió sustancialmente la forma en cómo íbamos a desarrollar la investigación y qué íbamos a investigar. Si bien este evento se volvió fructífero en términos investigativo porque nos permitió observar “in situ” cómo una federación sindical se desenvolvía en un

¹² Hablamos de victorias cuando observamos que el movimiento portuario ha sido el único actor sindical que estos últimos dos años ha puesto al Estado a redacta un ley propia para el sector. Cabe recordar la aprobación reciente de la “ley corta” en septiembre del presente año, la cual busca entre otras demandas, pagar retroactivamente la media hora de colación, negada a los trabajadores portuarios desde el 2005, año en que se baja la jornada laboral en Chile de 48 horas a 45 horas semanales.

conflicto laboral, nos obligó a posicionarnos en el presente inmediato de la dinámica sindical y con ello relegar a segundo plano la dimensión histórica que tenía la investigación en un principio. Otro cambio sustancial fue volcar nuestro interés investigativo ya no solamente en el conflicto como objetivo de estudio, sino, girar nuestra mirada a la organización propiamente tal y su dinámica interna. Nos dimos cuenta que la forma en cómo se desarrolla un conflicto portuario depende mucho de la naturaleza de la composición sindical, de las condiciones del trabajo y la identidad del movimiento. Para no caer en el anacronismo y ahistoricismo investigativo que conllevó la irrupción del terremoto, poco a poco mientras transcurría la coyuntura fuimos recuperando la dimensión histórica de la investigación, acudiendo a archivos y ha entrevistas en profundidad para comprender los cambios/ continuidades suscitados en las formas que iba adquiriendo el sindicato y los conflictos.

Creemos fuertemente que la investigación hubiese sido totalmente distinta sin el terremoto. A pesar de haber sido catastrófico y caótico, nos permitió observar, convivir y ser partícipes en vivo y en directo de las diversas actividades que los trabajadores realizaron. Fueron precisamente estas observaciones las que de cierta forma nos volvieron críticos con ciertos supuestos hipotéticos con los cuales partimos. Este proceso de cambio de visión y de mirada a la FETRAPI se pudo dar en la medida que fuimos conociendo a los trabajadores en sus dinámicas internas, en sus roces, desencuentros y sus aciertos. En ese sentido, creemos que la riqueza de esta investigación deviene de esa convivencia cotidiana, cercana y participativa, sin la cual, esta investigación no hubiera sido posible.

La hipótesis central que guió nuestra investigación fue que nos encontrábamos frente a una organización sindical tremendamente dinámica que en ciertos aspectos era “reactiva” mientras en otros aspectos, por ejemplo, cómo enfrentan el conflicto laboral, está en “transición” de ciertos repertorios. A partir

de estos procesos de re-configuración organizativa sostenemos que estamos en presencia de un incipiente nuevo sindicalismo de base dentro del movimiento portuario.

Las dimensiones estudiadas arrojaron diferentes conclusiones que permiten observar las complejidades de la organización sindical. Por lo tanto, la investigación no es lineal, avanza y retrocede en el tiempo y abarca diversos aspectos.

A continuación presentaremos los primeros resultados, los cuales aún presentan imprecisiones, vaivenes analíticos y conclusiones apresuradas, sin embargo, arrojan algunas novedades interesantes:

1. Las primeras indagaciones sobre la protesta portuaria nos dejan entrever que los sentidos que emergen durante esos episodios de protesta responden a un tipo específico de tradición combativa asociados, como señala Osorio, a que “en los puertos existe una cultura obrera definida, una tradición y cierta conciencia de clase, pero sobre todo hay una identificación con lo popular” (Osorio, 2013).

Identificamos que entre los factores que explican la radicalidad de la lucha portuaria están: la condición eventual del trabajador, la disciplina sindical, muy distinta a la que impera dentro de los trabajadores contratados del mismo sector, el sindicato como organización asociativa y la memoria de lucha portuaria. A pesar de la radicalidad histórica que caracteriza al conflicto portuario chileno, especialmente entre los trabajadores eventuales, se pudo observar con las negociaciones post- terremoto que se ha comenzado a consolidar un nuevo tipo de repertorio: el “diálogo”. Durante esa experiencia no pudimos observar los repertorios comúnmente usados por lo portuarios que están fuertemente condicionados por la violencia y radicalidad, sin embargo, presenciamos medios y forma de expresión de

sus demandas con elementos nuevos como la negociación y el diálogo. Si bien éste nunca ha dejado de existir, de un tiempo a esta parte especialmente desde la creación de la Unión Portuaria de Chile en el 2010, la lucha portuaria ha tomado un camino que ha tendido a la profesionalización y tecnificación del debate. Este tipo nuevo de diálogo sería entonces la innovación resultante de un largo proceso de aprendizaje. Aun estando condicionado por características tanto nuevas como tradicionales. Dentro de este nuevo contexto general se inserta la FETRAPI, el periodo post terremoto (Abril-Mayo) fue el ejercicio práctico de la ejecución de estas innovaciones en momentos en que la federación no estaba en condiciones de realizar sus tradicionales repertorios: la toma efectiva de sus puestos de trabajo.

Éste nuevo repertorio busca conseguir en buenos términos ciertas condiciones favorables para la negociación final y el término del conflicto. Durante este momento del conflicto existen diversas tácticas de *presión* en el ejercicio del trabajo portuario que inciden en las negociaciones con el empresariado. La hora del quiebre desata el inicio del “paro portuario”, el que tiene distintos repertorios que buscan volcar el conflicto portuario, al mundo público.

Un hito clave que tuvo fuertes repercusiones en los repertorios de la protesta portuaria es la introducción de elementos altamente coercitivos en el modelo de seguridad de los puertos a partir del año 2004. La introducción del código *ISPS*¹³ significó en la práctica la modificación de ciertos repertorios utilizados en los conflictos portuarios. De igual manera impera

¹³Código de protección de buques e instalaciones portuarias. El cual acredita a los puertos con niveles de seguridad aptos para enviar carga hacia Estados Unidos.

la estructura represiva que antecede a esta innovación como es la ley de seguridad del Estado.¹⁴

A pesar de esta innovación, sostenemos en este apartado que hoy la FETRAPI se encuentra en un “dilema” sobre su modelo de gestionar el conflicto: seguir con su modelo clásico de protesta radical y/o introducir elementos nuevos como el diálogo tecnificado y profesionalizado. Creemos que estos nuevos retos se volvieron latentes con el acontecer del terremoto, que los dejó imposibilitados de paralizar sus faenas. Frente a ese contexto complejo donde no existe la capacidad de la protesta violenta, los trabajadores ejecutaron con muy buenos resultados diversas acciones con actores claves puesto que fueron capaces de crear escenarios de negociación a través de sus propias estrategias y recursos.

¹⁴ Fuente: <http://www.elmostrador.cl/noticias/negocios/2013/04/03/cerca-del-85-de-los-puertos-estan-paralizados-y-gobierno-estudia-aplicar-la-ley-de-seguridad-del-estado/>