



**Universidad de Viña del Mar**

**Escuela de Educación**

*Pedagogía y Licenciatura en Historia y Geografía*

*“Visión Histórica y Sanitaria de la Huelga Portuaria de Valparaíso 1903. Análisis de los petitorios de los trabajadores a Pacific Steam Navigation Company y Compañía Sudamérica de Vapores”.*

**“Memoria de Título para optar al Título Profesional de Profesor de Historia y Ciencias Sociales y al Grado Académico de Licenciado en Educación”**

**Tesistas:**

Camila Carvajal Sanllehi

Evelyn Rivera Zamora

**Profesor Guía:**

Dr. Carlos Molina Bustos

**Diciembre 2011**

## **Agradecimientos**

### **Evelyn y Camila...**

En esta última etapa de éste proceso comenzamos a recordar y a agradecer a todas las personas que estuvieron acompañándonos y fueron parte de este trabajo.

A nuestras familias, por el apoyo incondicional durante todo este tiempo, gracias a ellos éste trabajo hubiese sido más difícil.

A nuestro querido Profesor Carlos Molina, nuestro guía durante todo este proceso, por confiar en nuestro trabajo y aceptar nuestras ideas y propuestas.

A nuestros Profesores, Nelson Castro y Pablo Aravena, por convertirse en nuestro centro bibliográfico más cercano, y también en consultores frente a todas nuestras interrogantes.

A Ana María Ojeda, Jefa de Archivo de la Municipalidad de Valparaíso, por confiar en nosotras y entregarnos los datos necesarios y contactos para lograr el desarrollo de nuestra Tesis.

A Silvia Valenzuela, Bibliotecóloga de la Biblioteca Severin de Valparaíso, gracias a su buena voluntad pudimos acceder a información valiosísima, considerando que dicha Biblioteca se encuentra cerrada al público en general.

A Fernando Vergara, encargado del archivo BUDGE, ubicado en la PUCV, por recibirnos y permitir el acceso a la información que allí se encontraba.

Finalmente a todas aquellas personas que de una u otra forma estuvieron presentes; a nuestros queridos amigos Jorge y Paulina, a todos nuestros profesores, personal de nuestra Universidad y todos aquellos que consultaron y observaron el desarrollo de nuestra Tesis.

## **Agradecimientos Camila Carvajal Sanllehi**

El fruto de todos estos años se refleja el día de hoy con nuestra Tesis y por eso es necesario agradecer y recordar a los que estuvieron presente durante todo este tiempo...

Sin duda alguna quiero agradecerles a mis padres Osvaldo y Jacqueline, por su apoyo y entrega durante todos los años de mi vida, lo logrado hasta ahora en gran medida se lo debo a Uds. Gracias por todo el trabajo que han realizado para que yo cumpla mis metas y sueños.

Mis hermanas, Carolina gracias por tus orientaciones y apoyos y sí hoy cumplí mis propias metas; Cata, sin ti nuestra vida no sería igual, simplemente gracias por cada uno de los momentos en que fuiste mi compañía, mi apoyo y alegría en momentos difíciles, estoy segura que tú también cumplirás tus metas y sueños.

Miguel, mi novio, hoy comenzamos a construir nuestro futuro, gracias por tu apoyo incondicional, por comprender y entender que tenemos tiempos y pensamientos distintos, por amarme día a día y claramente que sin ti esto no hubiese sido fácil.

Pauly y Jorge, amigos llegamos a una etapa final, pero el comienzo de otra, los mejores deseos y de las suertes para Uds.

Evelyn, mi estimada, amiga y compañera de tesis, nuestro trabajo hoy se demuestra en este escrito, gracias por todo, y vuelvo a repetir esta fue la mejor decisión que pude tomar, si pudiese recomendar a alguien esa serías tú sin duda alguna, Amiga mucho éxito y que nuestra amistad perdure con el pasar del tiempo.

También agradecer a cada uno de mis profesores que fueron parte importante de mi formación y que me entregaron las herramientas para lograr este trabajo.

Tata y tía Norma, hubiese querido tanto que pudiesen ver esto, desde aquí tengo la seguridad que sus compañías siguen aún presentes.

Simplemente, Gracias...

## **Agradecimientos Evelyn Rivera Zamora**

Antes de todo, es preciso comenzar planteando que cuando un sueño se hace realidad no siempre se debe sólo al esfuerzo que empeñamos para lograrlo, es más, detrás de cada sueño realizado están las personas que nos apoyaron y confiaron en que nosotros podíamos lograrlo. Estas son personas muy especiales en nuestras vidas que nos animan a seguir adelante y nos apoyan en concretar nuestros proyectos hasta el final.

A razón de lo planteado, quiero expresar mis agradecimientos a mis padres María y Osvaldo que gracias a su gran esfuerzo y perseverancia pude crecer en un hogar cálido y cariñoso, sin ustedes no podría haberlo logrado.

A mi querida hermana Marjorie que con cariño, desde pequeña, me enseñó que la perseverancia y el esfuerzo son el único camino para lograr mis metas. Junto a ti debo agradecer a mi negro querido, Jonathan, por confiar en mí y ayudarme en los momentos que más lo necesité y que produjeron el inicio de todo este proceso.

A mis amados hermanos, Marcela, que siempre ha sido un gran apoyo y pilar fundamental por su continuo y afectuoso aliento, y mi hermanito Hans, por su permanente apoyo, cariño, disposición y desinteresada ayuda en todo lo que necesité.

A mis queridísimos sobrinas y sobrino Javiera, Francisca y Franco, quienes siempre con una sonrisa me alentaron a seguir adelante y superar obstáculos con alegría.

A mi novio Gerardo Brito por acompañarme en todos los momentos importantes y entregarme su amor, comprensión y constante estímulo para cumplir mis sueños desde el comienzo.

A mis amigos y compañeros Jorge Gallardo y Paulina Báez, por haberme entregado su amistad, apoyo incondicional y muchos momentos agradables que jamás podré olvidar, recuerden que siempre contarán conmigo.

A mi amiga y compañera Tesista, Camila Carvajal, que gracias a este proceso pude disfrutar de su amistad incondicional, comprensión y cariño, ten presente que siempre estaré en todo lo que necesites, ya que en ti encontré a una verdadera amiga del alma.

*Gracias por ayudarme a cumplir mis sueños...*

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>I CAPÍTULO: La modernización de las prácticas Portuarias de Valparaíso.</b>	
1.1. Proyecto país del Chile decimonónico.....	10
1.1.1 Valparaíso puerto principal y centro comercial de Chile.....	13
1.2. Las primeras compañías navieras en Chile.....	21
1.2.1. Pacific Steam Navigation Company PSNC.....	21
1.2.2. Compañía Sudamericana de Vapores CSAV.....	24
1.3. Proceso modernizador de las Prácticas Portuarias.....	27
<b>II CAPÍTULO: Descripción del Estado Sanitario de Valparaíso a mediados del siglo XIX y principios del siglo XX.</b>	
2.1. Escenario Sanitario Nacional.....	35
2.2. Escenario Sanitario de Valparaíso.....	46
<b>III CAPÍTULO: Análisis de los movimientos sociales y las organizaciones obreras en Chile.</b>	
3.1. Las primeras organizaciones obreras.....	54
3.2 Las primeras movilizaciones obreras en Valparaíso.....	63
3.3 La figura de Magno Espinoza y su aporte a los movimientos sociales en Valparaíso.....	67
3.4 Antecedentes y organización de los gremios marítimos de Valparaíso.....	73
<b>IV CAPÍTULO: Huelga Portuaria y Marítima en 1903.</b>	
4.1 Los inicios de la Huelga Portuaria y Marítima de Valparaíso en 1903.....	76
4.2 Análisis sanitario de los petitorios redactados por los trabajadores a las Compañías Navieras.....	84
4.3 La acción directa, 12 de mayo de 1903.....	95
4.4 Las compañías ceden, triunfo de los huelguistas.....	103
<b>CONCLUSIONES</b> .....	107
<b>REFERENCIAS</b> .....	111

## INTRODUCCIÓN

Durante el siglo XIX, Chile comienza a vivir una profunda transformación en su estructura social y en su estabilidad económica. Lo anterior es ocasionado por una variedad de factores, entre los que encontramos, la creciente industrialización, el aumento de urbanización, la adquisición, a punta de fierro y armas, de nuevos centros productivos con la mal llamada “Pacificación de la Araucanía” y la Guerra del Pacífico. La suma de estos factores, condujeron al surgimiento de una nueva clase obrera, clase que con sus manifestaciones y demandas entrará en conflicto con la clase dominante.

Esta nueva clase comienza a observar como el peso de la injusticia cae sobre ellos: son víctimas de la sobreexplotación laboral con excesivas jornadas laborales, son sólo para sus patrones instrumento de producción, los bajos salarios sólo les permiten vivir en insalubres conventillos, son testigos de la explotación de sus hijos, niños y mujeres y además se ven impotentes frente a la enfermedad y miseria.

Valparaíso, no fue la excepción de este proceso, por su ubicación y fisonomía, se convirtió en el centro comercial y financiero del país y en el puerto principal del pacífico, sin embargo, todo su esplendor no fue reflejado en la totalidad de la ciudad, es más se reiteran todos los problemas sociales mencionados anteriormente.

En este escenario se enmarca la Huelga Portuaria de 1903 en Valparaíso la cuál será nuestro objeto de estudio, a través de una visión Histórica y Sanitaria de los petitorios del mundo obrero. Ahora bien, por visión histórica nos referimos a que se tomarán en cuenta los procesos históricos en los cuales esta huelga se haya inserta, reconociendo las dinámicas que dan origen al conflicto, tales como “La Cuestión Social”, el sistema económico capitalista donde el estilo del laissez faire predominaba en todos los ámbitos de la vida y la desvinculación del Estado Parlamentario,

donde el vacío institucional se veía reflejado en nula preocupación de realizar alguna legislación social, pues la clase política oligarca estaba abocada a la discusión de sus propios problemas en los salones del Club Hípico. En cuanto a visión sanitaria, nos referiremos no sólo a la sanidad entendida como la dinámica de Salud-Enfermedad<sup>1</sup>, o como cuerpo institucional, sino que también a todo lo referente a las condiciones materiales de existencia o mejor dicho, a los determinantes sociales que influyeron en la falta de bienestar del proletariado, durante el período que llamamos la “Cuestión Social” en donde las malas condiciones sanitarias serán entendidas como la escasez de vivienda y hacinamiento, desnutrición, bajos salarios, morbilidad, epidemias y mortalidad infantil.

Dicha investigación se fundamenta a partir de los petitorios encontrados en fuentes primarias, tales como los periódicos “El Mercurio de Valparaíso” y “El Chileno de Valparaíso” todos éstos editados y masificados entre los meses de abril y mayo de 1903\*.

La determinación de abordar esta huelga radica en que ha sido considerada como la primera en lograr una alta organización y adhesión por parte del mundo obrero y de las masas populares; en pocas palabras, la primera en que se manifiesta una clara conciencia de clase: *“Mayo 1903 en Valparaíso constituye el símbolo histórico de la nueva figura que engendraba el siglo: el pueblo. Agrupado, moviéndose, avanzando, gritando”*<sup>2</sup>. Así también es recordada como la primera huelga en ser duramente reprimida, ya que *“la sangre obrera lavó los adoquines de Valparaíso, mientras la hoguera consumía las oficinas de los asesinos con patente. La cárcel abrirá sus puertas para dar paso a los obreros más entusiastas que marchaban a la*

---

<sup>1</sup> De acuerdo a la definición entregada por la OMS. Cátedra; Seminario de Tesis: Historia Social de la Salud.

\* El Diario “La Unión” de Valparaíso, que había estado considerado en nuestro Proyecto de Tesis, tuvo que ser desvinculado de nuestra tesis debido a que no pudimos tener acceso al único lugar dónde se encontraba, el cual es el Museo Naval.

<sup>2</sup> Illanes, María Angélica: *En el nombre del pueblo, del estado y de la ciencia, (...): historia social de la salud pública, Chile, 1880/1973: (hacia una historia social del Siglo XX) /2010.*

*cabeza del movimiento reparador*<sup>3</sup>, siendo considerada como la primera masacre hacia el proletariado ya que el movimiento obrero, por primera vez, buscaba soluciones no por vía institucional, pues en ésta no había encontrado respuestas a sus demandas, ni mucho menos intervención parlamentaria debido a su ceguera frente a los movimientos: el régimen político era ya impenetrable. Amargura, ironías y llamados a la consciencia, no podían conmoverlo. La Cuestión Social no encontró remedio legislativo sino por el contrario encontró una represión inmoderada que vino a transgredir, terminantemente una muy resentida unidad nacional.

Finalmente el objeto de estudio ha sido seleccionado, pues pone de manifiesto que nuestra comunidad, es decir Valparaíso, ha formado parte, de forma influyente, en los movimientos sociales y obreros de Chile durante el siglo XX, además poner en la palestra de la época la existencia de la Cuestión Social y que los problemas no estaban supeditados a una “*Crisis moral*”<sup>4</sup> que padecía la república.

Ante este escenario, la problemática a desarrollar es ¿Cómo a partir de los petitorios de los trabajadores de las Compañías Navieras se puede establecer una visión Sanitaria e Histórica de la Huelga de 1903 en Valparaíso? ¿Cuáles fueron los aspectos sanitarios que influyeron en la toma de conciencia de estos asalariados al intentar una flexibilización entre fuerza de trabajo y capital?

Se han realizado numerosas investigaciones de la Huelga Portuaria de 1903, tanto en nuestra ciudad como a nivel nacional, sin embargo, a partir de las investigaciones y experiencias expuestas queda en evidencia la necesidad de ligar profundamente dicha huelga, no sólo como proceso histórico y revolucionario, sino que ligar de manera conjunta los aspectos sanitarios que influyen y detonan finalmente, en la decisión de organizarse y manifestarse

---

<sup>3</sup> Recabarren, Luis Emilio: *Protesta Práctica*. Diario La Voz del Pueblo, Valparaíso 16 de Mayo de 1903.

<sup>4</sup> Mac-Iver, Enrique, Discurso sobre la Crisis Moral de la República, Pronunciado en el Ateneo de Santiago, en la sesión ordinaria de 1° de agosto de 1900.

para así buscar mejorías a las necesidades existentes y que no han sido tratados profundamente en estas investigaciones.

A partir de lo planteado, nos hemos formulado dos hipótesis:

*- La prensa de la época difundía e informaba los hechos y sucesos de la Huelga de Valparaíso en 1903, dependiendo del sector social a los que representaban y se relacionaban directamente.*

*- La modernización de las prácticas portuarias y las malas condiciones sanitarias en que vivían los trabajadores portuarios, dieron como resultado la organización colectiva y posterior radicalización del movimiento obrero en búsqueda de obtener mejoras y exigir una flexibilización entre trabajo y capital, a las Compañías Navieras de Vapores.*

Estas hipótesis se irán desarrollando durante el transcurso de la investigación y serán evaluadas en las conclusiones.

Finalmente, la tesis está compuesta de cuatro partes: En el primer capítulo se realiza una descripción del período en que se enmarca el objeto de estudio, detallando el proyecto país decimonónico y los factores que incidieron en la modernización ocurrida en Valparaíso, centrándonos específicamente, en la modernización de las prácticas portuarias ocurridas durante el siglo XIX. En el segundo capítulo se hace una descripción del Estado Sanitario a nivel nacional y específicamente en Valparaíso, para describir los principales problemas sanitarios de los trabajadores portuarios. En el tercer capítulo se explica el proceso en que se encaminan los obreros hasta llegar a una sólida organización y las primeras manifestaciones obreras, describiendo detalladamente las organizaciones de los gremios de la gente de mar. Y por último, en el cuarto capítulo se desarrollará el objeto de estudio, realizando primeramente un análisis de los petitorios de los trabajadores a las compañías navieras y luego refiriéndonos al desarrollo de la misma a través de una mirada histórica y sanitaria.

## I CAPÍTULO:

### LA MODERNIZACIÓN DE LAS PRÁCTICAS PORTUARIAS DE VALPARAÍSO.

#### 1.1. PROYECTO PAÍS DEL CHILE DECIMONÓNICO

Chile, hacia la segunda mitad del siglo XIX, comenzó a orientar su actividad económica dependiendo de lo que el mercado mundial ofrecía. El modelo económico era un modelo de crecimiento hacia afuera, de dependencia de las exportaciones dominado por la clase mercantil-financiera, para su beneficio. En su primera fase, se caracterizó por la inserción de la economía chilena en la internacional, a través de la exportación de plata, cobre y trigo beneficiándose de ésta la clase mercantil y la terrateniente.

Luego entró esta primera fase en crisis en 1870 debido a que *“En primer lugar, la influencia decisiva de las instituciones, orientaciones, sectores sociales y políticos heredados de la Colonia se fue atenuando por el desafío de los nuevos grupos dominantes en ascenso. Además, el acoso persistente y cada vez más poderoso de las concepciones e intereses de los grupos liberales fue limando las aristas del Estado portaliano. Por último, los pilares de la expansión económica -cobre, plata y trigo- que habían alcanzado su auge máximo, iniciaron, con la crisis de esa década, un proceso definitivo de deterioro”*<sup>5</sup>. Luego viene una segunda etapa en este modelo económico de carácter monoexportador centrado en la minería (salitre, plata, cobre). Por las crisis europeas de 1870, en Chile se produjo un retroceso del cobre en la economía nacional (baja en los precios) hasta llegar al 5 por 100.<sup>6</sup> Como existía un mal manejo financiero del país a causa de que el Estado se manejaba con altos índices de endeudamiento y la gran desigualdad en la distribución de ese ingreso, la economía fue incapaz de

---

<sup>5</sup> Cariola, Carmen; Sunkel, Osvaldo. Un siglo de historia económica de Chile: 1830-1930. *Dos ensayos y una bibliografía*. Ediciones cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana. Madrid. 1982. pág. 16.

<sup>6</sup> Cariola, Carmen; Sunkel, Osvaldo. Op.cit. pág. 16.

responder a la modernización de la industria, por lo que fue necesario el capital extranjero. En este período se le hace una crítica al Estado porque no diversificó la economía con los ingresos del salitre, ni tampoco se preocupó en invertir en el sector empresarial nacional ya que *“Los gobiernos liberales privilegiaron (...) las casas importadoras extranjeras”*<sup>7</sup>, a pesar que ellos lucharon incansablemente por alguna ley protectora de aduanas o por un nuevo sistema de crédito, los cuales resultaron sin éxito. El 85 por 100 de la explotación salitrera, hacia 1897, se encontraba en manos extranjeras y el 15 por 100<sup>8</sup> restante estaba en manos de nacionales, los cuales trataron de agruparse para exportar el salitre, sin embargo no tuvo efecto. El Estado percibía dinero a través de derechos aduaneros de exportación el cual representaba el 50 por 100 del ingreso bruto del Estado. Sin embargo, después de la guerra civil de 1891, la explotación salitrera quedó en manos extranjeras descendiendo paulatinamente los ingresos fiscales y en 1920, este porcentaje se anula a causa de la aparición del salitre sintético, generando el cierre del mercado mundial para el salitre chileno o mejor dicho inglés. Ante esto se produce una fuga de capitales, dando como resultado un gran crecimiento de las tasas de cesantía lo que generó el aumento de los cordones de pobreza.

Todo lo anterior, se debe a que el Estado dependió económicamente sólo de los ingresos percibidos del salitre y fue así que *“la economía chilena estuvo durante este periodo sujeta al vaivén de los mercados externos tanto en el volumen de sus exportaciones como en los precios de éstas y de las importaciones. Bastaría apuntar que mientras en la década de 1890, continúa la recesión internacional, en los últimos años de la del 1900 se produce un extraordinario auge, el que se interrumpe en los años anteriores a la Primera Guerra”*<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Salazar, Gabriel; Pinto, Julio. Historia Contemporánea de Chile I: *Estado, legitimidad, ciudadanía*. Editorial LOM, Santiago de Chile, pág. 49.

<sup>8</sup> Anotaciones cuaderno de Historia de Chile Contemporáneo I dictado por Gabriela Castillo en el 2009.

<sup>9</sup> Cariola, Carmen; Sunkel, Osvaldo. Op. cit. pág. 51.

En cuanto a la explotación cuprífera ocurrió algo similar. En 1900 estaba estancada, luego llegaron estadounidenses que compraron los derechos de extracción a bajos precios, comenzándose a explotar y el país recibió beneficios de la incipiente industria. Como se necesitaba tecnología de punta, hubo migración de técnicos que luego fueron contratados por universidades para generar técnicos en Chile.

El modelo hacia afuera no benefició a todo el país sino sólo a una pequeña parte que quería acumular dinero. En su primera fase, los mercaderes y productores agrónomos fueron los más privilegiados del modelo, siendo en la segunda fase desplazados por capitalistas extranjeros. En otras palabras, siempre salen beneficiados la clase dominante y la clase dirigente en nombre del progreso, con sus pactos, coimas, violencia. Siempre en el Poder, pero no de manera legítima. Pero, ¿en qué momento sale beneficiado el pueblo?

Bajo esta lógica, nunca. Porque nunca ha sido incluido en el “proyecto país”, el proyecto país es un constructo de ‘arriba’. Lo que ocurrió en 1830, según Salazar y Pinto: *“La Violencia de 1830 consolidó un Estado, pero no unificó la sociedad”*<sup>10</sup> porque el proyecto de país no era integrar la sociedad hacia dentro sino hacia fuera para que Chile conquistara un puesto en el mercado mundial, siempre con la promesa en sus bocas de que todos se verían beneficiados, pero al momento de exigir el cumplimiento de sus promesas, utilizaron la violencia como medida represora, ilegítima pero legal.

Luego, en la segunda etapa de expansión, a raíz del centenario, las celebraciones muestran un descontento respecto al proyecto país. La expansión salitrera abre una modernización capitalista que quiebra las antiguas lealtades tradicionales (partido, patria nación), pero que deja las cosas en el mismo orden, en definitiva el proyecto país es el mismo, que un

---

<sup>10</sup> Salazar, Gabriel; Pinto, Julio. Historia Contemporánea de Chile I: *Estado, legitimidad, ciudadanía*. pág. 133.

grupo pequeño se beneficie del resto de la población con el mismo discurso, el del progreso.

A esto se refiere Enrique Mac-Iver en su discurso “La Crisis Moral de la República”<sup>11</sup>, porque Chile no tiene un proyecto país que sea integrador y consensuado, por el contrario, es impuesto, violento e inmutable.

### **1.1.1 VALPARAÍSO PUERTO PRINCIPAL Y CENTRO COMERCIAL DE CHILE**

Valparaíso, como un ser viviente, tiene un desarrollo gradual y evolutivo. De bahía virgen y de playa cerrada, bañada por un océano rico en productos marítimos, se va a convertir en un activo centro urbano y en el principal puerto de Chile y del Pacífico.

Este desarrollo comienza gracias a la Independencia del país logrando una apertura comercial, antes bajo el dominio español y principalmente, bajo monopolio comercial del Callao. De hecho, *“a inicios de 1800 nuestro pequeño puerto comercial exportaba, principalmente a Perú, trigo cueros, sebo”*<sup>12</sup>. De esta manera el puerto de Valparaíso pudo introducirse en el mercado mundial capitalista.

Valparaíso fue declarado por Bernardo O’Higgins como Puerto General del Pacífico en 1820 puesto que los navíos mercantes que trasladaban productos e inmigrantes desde Europa o Asia al Océano Pacífico, debían obligadamente pasar por el Estrecho de Magallanes. En el caso de Asia, lo indican Zúñiga y Merlet al afirmar que en *“1825 un informe realizado por el cónsul general británico indicaba que el 75% del cobre producido en las regiones del norte de Chile era exportado a Calcuta en*

---

<sup>11</sup> Discurso sobre la Crisis Moral de la República de Enrique Mac-Iver, Pronunciado en el Ateneo de Santiago, en la sesión ordinaria de 10 de agosto de 1900 en [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)

<sup>12</sup> Zúñiga Bravo; Merlet, Enrique. Valparaíso: Comercio y Guerra del Pacífico. Cámara Regional del Comercio y la producción, Valparaíso, 1997, pág. 42.

*barcos británicos e hindúes*<sup>13</sup> lo cual lo convirtió en el emporio comercial del Pacífico y principal puerto de la región.

En los comienzos de su vida independiente, se proponen actuar de manera proteccionista durante el tiempo que estuvo de Ministro Diego Portales. Sin embargo, el Estado cambia su mirada comercial y comienza a *“incentivar la producción y la exportación de todo aquello que tuviera ventajas competitivas preocupándose por la oportuna liberación de los aranceles y derechos aduaneros en caso necesario”*<sup>14</sup> por lo que el puerto de Valparaíso se posesionó protagonista y centro económico del país, a partir de 1840, ya que desde ahí se transaba el mayor número de capitales que provenían de la producción minera y comercial, de suma importancia para la economía del país.

En cuanto a sus exportaciones, de 1820 a 1870, Chile se especializaba en la producción y exportación minera de plata, cobre y carbón (aunque este último en menor medida) y en la explotación y exportación agrícola (principalmente trigo) las cuales crearon una fuerza económica que no sólo exportó al mercado internacional, sino que se preocupó de abastecer los territorios del norte, *“especialmente Tarapacá y Antofagasta, los que ofrecían guano, plata y salitre”*<sup>15</sup>, todo este comercio siempre controlado desde Valparaíso. Sin embargo las actividades de extracción, producción y comercialización del cobre permanecieron, durante el periodo, bajo el control de británicos.

Debido a la apertura del comercio hacia California (fiebre del oro) en 1848 y gracias al Tratado de Libre Comercio y Amistad suscrito con Estados Unidos en 1832, *“que eximia a las naves chilenas de pagar derechos en los puertos estadounidenses”*<sup>16</sup> se da comienzo a la época de oro comercial de

---

<sup>13</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique Op.cit, pág. 64.

<sup>14</sup> Op.cit, pág. 44

<sup>15</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Valparaíso: Comercio y Guerra del Pacífico. Cámara Regional del Comercio y la producción, Valparaíso, 1997, pág. 132.

<sup>16</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op cit, pág. 93.

Valparaíso debido a que el país incrementó la exportación de trigo, por supuesto el punto de embarque era Valparaíso, además de Australia y Perú. Pocos años antes, en 1840, había nacido la Pacific Steam Navigation Company (al mando de Wheelwright) que agiliza el traslado de mercancías solventando la demanda internacional generando la necesidad de grandes bodegajes para éstas.

La creación de los almacenes francos fiscales y su posterior ampliación fue vital en la economía porteña, debido a que ante la necesidad de bodegaje de las mercancías tanto para las exportaciones, como para las importaciones, se podía cobrar impuestos por el almacenaje de las mismas en un tiempo dado. Por ejemplo, en *“1836 se permite almacenar los bienes hasta 3 años pagando un 3% de su valor el primer año, el 2% el segundo año y otro 3% el tercero”*<sup>17</sup>. Sumado a lo anterior, este régimen fiscal de almacenes franco potenció el papel de Valparaíso como puerto principal. Según estadísticas, en 1832 entraron al puerto 111 buques ingleses que trasportaban 20.155 toneladas de carga y 83 naves norteamericanas con 20.700 toneladas de carga.<sup>18</sup> A lo anterior le sumamos la ventaja de tener relaciones comerciales con China y Japón que, según el historiador Mario Barros Van Buren, es un paso de tanta trascendencia que ningún país latinoamericano había logrado.<sup>19</sup>

Los comerciantes porteños se vieron beneficiados debido a que podían obtener una variedad de productos de calidad a bajo precio; *“los comerciantes de Valparaíso importaban todo tipo de manufacturas y determinados productos como algodón, sedas, licores, aceros, vinos, coñac, tabaco entre otros”*<sup>20</sup> lo que condujo al asentamiento de este grupo en la ciudad, poblándola gradualmente. Esta situación atrajo compradores,

---

<sup>17</sup> Ugarte Yávar, Juan de Dios. *Valparaíso: 1536-1910: Recopilación histórica, comercial y social*. Impr. Minerva, Valparaíso, 1910, pág. 160.

<sup>18</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op.cit. pág. 68.

<sup>19</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op. cit. pág. 70.

<sup>20</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique Op.cit. pág. 86.

generando un sinnúmero de negocios comerciales en la ciudad potenciando la actividad comercial.<sup>21</sup>

Muchos autores concuerdan<sup>22</sup> que el anterior escenario presentado fue posible debido a que el país presentaba una estabilidad política privilegiada en comparación a los demás países latinoamericanos, lo que entregaba seguridad a los barcos mercantes extranjeros que debían desembarcar en el puerto y a la actividad comercial de los mismos.

En cuanto al movimiento comercial de Valparaíso, el puerto contaba con Instituciones Financieras Ad hoc, congruentes a lo requerido por el mercado. *“Hacia 1860 existían una Bolsa, una Cámara y un Tribunal de Comercio, Bancos de depósitos y descuentos... y seis compañías inglesas tenían sus agencias de seguros de Valparaíso”*<sup>23</sup>. La Bolsa Comercial de Valparaíso, señalada anteriormente, servía como centro de información acerca de los movimientos de entrada y salida de las naves, del puerto y de las cotizaciones de las mercancías nacionales como extranjeras.

Gracias a la estabilidad económica, se produce la formación de casas comerciales a través de sociedades colectivas, las cuales mayormente, serán sociedades anónimas. Estas sociedades también intentarán entregar los primeros indicios modernizadores a Valparaíso *“en términos de proveerle de una mínima infraestructura de servicios de gas y agua potable (1852), carros de sangre, teléfono eléctrico (1880), transporte urbano y ascensor mecánico (1883)”*<sup>24</sup>. Sumado a lo anterior, las entradas que percibía el puerto de Valparaíso entre importaciones y exportaciones eran variadas. En 1851 se

---

<sup>21</sup> Ugarte Yávar, Juan de Dios. *Valparaíso: 1536-1910: Recopilación histórica, comercial y social*. Impr. Minerva, Valparaíso, 1910, pág. 162.

<sup>22</sup> Los autores indicados en la Bibliografía

<sup>23</sup> Ugarte Yávar, Juan de Dios. *Valparaíso: 1536-1910: Recopilación histórica, comercial y social*. Impr. Minerva, Valparaíso, 1910, pág. 119.

<sup>24</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op. cit. pág. 49.

percibió en total 34 millones; en 1860, 25 millones; 1899, 68 millones y en 1900, 104 millones.<sup>25</sup>

Otro actor de igual importancia en el desarrollo económico de la época es la afluencia de extranjeros como franceses, alemanes, italianos y mayormente ingleses, debido a la favorable posición geográfica de Valparaíso, punto de tránsito comercial intermedio entre Europa y Asia y los recursos mineros de nuestro país. Extranjeros que desembarcaron en el puerto y se asentaron en la ciudad, aportando con su mentalidad burguesa fuertemente marcada, en comparación a la del chileno que era considerado con *“falta de espíritu laboral... y sumado a la falta de educación industrial, influía en mayor medida para mantener alejado de nuestra sociedad el espíritu de empresa, causa determinante del atraso industrial”*<sup>26</sup>, razón por la cual se consagraron al comercio de importación y exportación de recursos desplazando gradualmente a los mercaderes locales, aportando en general el surgimiento del pequeño comercio, la creación de talleres e industrias, la prestación de servicios artesanales y profesionales y el manejo de las grandes casas comerciales y bancarias.

Los extranjeros otorgaron a Valparaíso un nuevo espíritu constituyendo una sociedad con un marcado espíritu comercial y mercantilista tan fuerte, que la totalidad de la sociedad porteña terminó por aceptar que el comercio era la base de la economía nacional. Gracias a los aportes de estos extranjeros, Valparaíso reveló una nueva cara.

En general, la interacción entre porteños y extranjeros convirtió a Valparaíso en una sociedad vanguardista, debido a variadas construcciones y fundaciones como la fundación del diario en español más antiguo del mundo, El Mercurio de Valparaíso (1827); la creación de la Bolsa de Valores de Valparaíso (1848) y la formación del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso

---

<sup>25</sup> Fagalde Alberto, *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*. Editorial Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Chile, 2011, págs. 120-121.

<sup>26</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op. cit. pág. 169.

(1851), el primero del país.<sup>27</sup> También se concretaron obras como la construcción del ferrocarril, la instalación de telégrafos, alumbrado público, agua potable y alcantarillado y se establecieron casas comerciales, clubes, hoteles y teatros, símbolos de la agitada vida social y cultural. Asimismo, fue la sede de una emergente burguesía mercantil, donde destacaban las familias de mercaderes ingleses en el Cerro Alegre.

El proceso de industrialización viene ligado al progreso nacional. Sin embargo, la *“temprana industrialización chilena está directamente conectada con Valparaíso, ciudad en la que, gracias al empuje de un puñado de comerciantes-fabricantes [dónde encontramos extranjeros] se verificará el tránsito de talleres artesanales a modernos establecimientos dotados de fuerza motriz a vapor”*<sup>28</sup>. Las industrias porteñas eran numerosas concentrando entre Valparaíso y Santiago, el 61 por ciento de la industria nacional. Sin embargo la mayoría de las industrias top, 15 de 91 estaban en manos de extranjeros.<sup>29</sup> La industrialización fue necesaria para cesar con la dependencia de las manufacturas foráneas para ampliar la oferta y así se expresó en el bajo coste entregando productos de calidad, ganándose Valparaíso prestigio a nivel nacional, en razón de que *“la calidad de la industria porteña superaba nítidamente a Santiago... en términos de consumo energético, como en concentración de fuerza laboral”*<sup>30</sup>.

La relación del puerto de Valparaíso y el mercado del norte estuvo estrechamente ligada. Así lo afirma Julio Pinto: *“la formación y consolidación de la economía salitrera estuvo íntimamente ligada a la ciudad de Valparaíso”*<sup>31</sup>. Esto se debe a que Valparaíso por su importancia comercial, infraestructura portuaria y financiera y por ser el puerto principal

---

<sup>27</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique, Op. cit, pág. 62.

<sup>28</sup> Gilberto Harris B. Los Peligros de la Masificación del Maquinismo y el Vapor en Valparaíso. La Respuesta de la Sociedad Porteña, 1850-1860, artículo en Revista Archivum Año Iv N°5. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003. pág. 67.

<sup>29</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique, Op. cit, pág. 170.

<sup>30</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique, Op. cit, pág. 170.

<sup>31</sup> Julio Pinto Vallejos, "Valparaíso: metrópoli financiera del boom del salitre", en *Valparaíso 1536-1986*, Valparaíso, Instituto de Historia, U. Católica de Valparaíso, 1987, pág. 120.

"[la hacía] el lugar natural para la centralización de las transacciones, cada vez más intensas y febriles, de un negocio en rápida expansión. Si a ello le sumamos el hecho de hallarse Valparaíso en la ruta obligada de los transportes salitreros, no resulta sorprendente que ya para la década de 1870 el 75% de las ventas de salitre se transara allí"<sup>32</sup>. Es más, comenzando la década de 1870, tres cuartos de todas las transacciones de salitre se efectuaban en Valparaíso. Las casas comerciales del puerto, las extranjeras y las nacionales, negociando el nitrato, concediendo crédito a los productores de Tarapacá, abastecían a las oficinas salitreras de alimentos.<sup>33</sup> Sumado a lo anterior, gracias al comercio de cabotaje, Valparaíso servía de punto de embarque para los obreros que veían en el norte una nueva fuente de trabajo aunque estos territorios no eran muy apropiados para el asentamiento humano, según lo afirma Julio Pinto. El censo peruano de 1876 consignaba una población de 9663 chilenos para la provincia de Tarapacá, un 26,05% de su población total.<sup>34</sup>

Sin embargo, los productores nacionales tuvieron serias dificultades por variadas razones: primero, la caída de los precios del salitre, debido a la crisis de 1870, les dificultaba competir con los extranjeros que tenían maquinarias más eficientes, además de tomar ventaja de su larga experiencia comercial; la posterior nacionalización de la industria del nitrato peruano, afectando principalmente a los chilenos; y por último, la declaración de guerra a los pocos años, terminó por desalojar a los habitantes chilenos

---

<sup>32</sup> Pinto Vallejos, Julio "Valparaíso: metrópoli financiera del boom del salitre", en *Valparaíso 1536-1986*, Valparaíso, Instituto de Historia, U. Católica de Valparaíso, 1987, pág. 120

<sup>33</sup> Thomas, F. O'Brien, *The nitrate industry and Chile's crucial transition: 1870-1891* Nueva York: New York University Press, 1982, en Couyoumdjian, Juan Ricardo. *El Alto Comercio de Valparaíso y las Grandes Casas Extranjeras, 1880-1930. Una Aproximación*. Historia (Santiago) 2011 versión On-line Pág. 63-99  
[http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s071771942000003300002&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s071771942000003300002&script=sci_arttext)

<sup>34</sup> Pinto Vallejos, Julio. Op. cit. Pág. 122

de provincia; por consiguiente, la presencia de chilenos en la región disminuyó notablemente.<sup>35</sup>

Según Pinto, Chile pudo sobrellevar la guerra gracias *“al despegue experimentado por el comercio de Valparaíso entre 1860 y 1880, período en el que el puerto vivió su bien llamada “época de oro”, le permitió a Chile enfrentar con sólido éxito la campaña naval de la Guerra del Pacífico”*<sup>36</sup>.

Sin embargo durante la guerra, los extranjeros compraron certificados de propiedades salitreras a los nacionales (debido a la guerra se vendieron a bajo costo). Ejemplo de esto T. North y Robert Harvey quienes consiguieron hacerse de varias excelentes oficinas y terrenos. Por consiguiente, al término de ésta, aunque el vencedor fue Chile, el Estado Chileno decidió devolver *“las salitreras a los poseedores de estos certificados, que representaban los derechos de los antiguos propietarios, [generando] profundas consecuencias sobre la nacionalidad de la industria. Para los productores extranjeros, británicos y alemanes que estaban trabajando sus propiedades bajo contrato con el gobierno peruano, esta medida les permitió recuperar sus propiedades de inmediato”*<sup>37</sup>. Sólo dos oficinas permanecieron, según Pinto, nacionales: “Sacramento” propiedad de Agustín Edwards y “San Carlos”, de Francisco Subercaseaux. El Estado siguió percibiendo ingresos gracias al impuesto de exportación del nitrato, donde Valparaíso logró índices de alto grado de capacidad económica y laboral después de la guerra, representándose mediante el crecimiento poblacional experimentado entre los años 1880-1902. Censos efectuados, sea por la Oficina Central de Estadísticas o por la Prefectura de Policía, registran 100 mil habitantes el primer año y 176 mil el segundo. Finalmente, el Estado Chileno, siguió percibiendo ingresos gracias al nitrato, lo que le

---

<sup>35</sup> Couyoumdjian, Juan Ricardo. El Alto Comercio de Valparaíso y las Grandes Casas Extranjeras, 1880-1930. Una Aproximación. Historia (Santiago) 2011 versión On-line Pág. 63-99.

[http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s071771942000003300002&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s071771942000003300002&script=sci_arttext)

<sup>36</sup> Julio Pinto Vallejos, Op.cit, pág. 130.

<sup>37</sup> Couyoumdjian, Juan Ricardo. Op.cit. pág. 80.

permitió efectuar otro gran proceso modernizador llenando de prosperidad a Valparaíso.

## **1.2. LAS PRIMERAS COMPAÑÍAS NAVIERAS EN CHILE**

En efecto, es preciso mencionar que durante la mitad del siglo XIX, diversas compañías navieras tuvieron un gran auge y efecto en los puertos de Chile. Sin embargo, existieron dos compañías navieras que tuvieron una gran importancia y son parte fundamental de la Huelga Portuaria de Valparaíso en 1903.

### **1.2.1 Pacific Steam Navigation Company PSNC**

La Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico, empresa creada por William Wheelwright comenzó sus servicios de navegación y transporte en el litoral del Océano Pacífico, desde Inglaterra a Panamá, para el desarrollo y explotación de los recursos naturales abundantes en la zona.

Hacia 1835 dicho empresario inglés sostiene las primeras conversaciones con el Ministro Diego Portales, el Capitán Robert Fitz Roy y el anfitrión Josué Waddington, en donde se prometía hacer llegar los vapores a Chile, pidiéndole un *privilegio de cabotaje*<sup>38</sup> con ese tipo de barcos en mares y ríos por un plazo de diez años, el cual según las palabras de Gonzalo Vial se *trataría de un privilegio exclusivo, es decir de un monopolio legal*.<sup>39</sup> El capitán Fitz Roy le había garantizado a Wheelwright que el

---

<sup>38</sup> El cabotaje Marítimo es el servicio de transporte de carga entre los puertos dentro del territorio nacional.

<sup>39</sup> Vial, Gonzalo, La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile, Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile 1997, pág. 26.

gobierno al cual pertenecía Diego Portales aceptaría la propuesta y proyecto de navegación por las costas chilenas.

Y fue así que en dicha reunión se estableció la formación de la primera Compañía de Navegación a Vapor en el Océano Pacífico y la futura concesión de un privilegio por parte del Estado Chileno.<sup>40</sup>

El 25 de agosto de 1835 se le otorgó el privilegio de Cabotaje a don William Wheelwright a través de una ley que constaba de siete artículos. Entre los más destacados anotamos:

*“Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido y acordado el siguiente proyecto de lei:*

*1° Se concede a don Guillermo Wheelwright, o a quien legítimamente represente, privilegio exclusivo por diez años para establecer navegación por buques de vapor en nuestras puertos abiertos al comercio del cabotaje y ríos, con las exenciones y privilegios concedidos, o que en adelante se concedieren a las embarcaciones mercantes nacionales.*

*2° Para gozar de este privilegio deberá ejecutarse la empresa dentro del término de dos años contando desde la fecha de la concesión de esta gracia, a lo menos con dos buques de vapor del porte de trescientas toneladas cada uno”<sup>41</sup>.*

Sin embargo para lograr de forma exitosa dicho proyecto, Wheelwright debió enfrentarse a tres dificultades principales:

- Obtener que Perú, Bolivia y Ecuador favoreciesen a la compañía con privilegios como los chilenos, privilegio que se obtuvo a fines de 1836 en el caso de Bolivia y Perú y en 1840 con el Ecuador.

---

<sup>40</sup> Wardle, Arthur, El vapor conquista el Pacífico. Imprenta y Litografía Universo Valparaíso, Chile 1940 en Historia de la Marina Mercante Chilena 1542-2006. Asociación Nacional de Armadores.

<sup>41</sup> Historia de la Marina Mercante Chilena 1542-2006. Asociación Nacional de Armadores, 2006 pág. 69.

- Otra dificultad fue la obtención de recursos para emprender dicho proyecto. Wheelwright en su búsqueda por capital primeramente viajó a Estados Unidos y luego a Liverpool, principal término de tráfico portuario de Gran Bretaña. Fue allí donde logró conseguir un crédito y la apertura de 500 acciones a 50 libras cada una.
- Finalmente las dificultades técnicas y burocráticas.

Vial Correa menciona en su texto que se sorprende que el Gobierno de Prieto y Portales, auspiciaran el privilegio del monopolio del cabotaje a vapor de a la P.S.N.C.... *“un extranjero del carajo”*<sup>42</sup>. Fue así que en el mensaje respectivo del presidente Prieto al Congreso, planteaba la conveniencia del privilegio y explicaba lo sucedido, a través de la exclusividad que significaba ser los beneficiarios de tales inventos e introductores de la ingeniería.

Frente a la nueva tecnología del vapor, Valparaíso asumió un rol pionero y abrió sus espacios a la modernidad. El vapor según el profesor Luis Ortega... *“despertó el entusiasmo e imaginación de muchos chilenos”*<sup>43</sup>.

Sin embargo, la creación de P.S.N.C. y su gran monopolio comercial en las aguas chilenas imposibilitó la creación de compañías navieras chilenas de navegación a vapor. Durante treinta y cinco años los empresarios chilenos vieron frustrados sus proyectos, ya fuese por falta de recursos, poco apoyo del gobierno o simplemente por la competencia engañosa a la cual se enfrentaban a la P.S.N.C.

Pero finalmente el monopolio de la P.S.N.C. sucumbió por la creación de la Compañía Sudamericana de Vapores, por el Decreto Supremo de 9 de octubre de 1872.

Esto trajo la reacción de la P.S.N.C. que con una numerosa flota operando paralelamente a la C.S.A.V., disminuyó sus fletes hasta límites

---

<sup>42</sup> Vial, Gonzalo, La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile, Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile 1997, pág. 30.

<sup>43</sup> Ortega, Luis. El proceso de Industrialización en Chile 1850-1930, en Revista de Historia, Volumen 26, Años 1991-1992, pág. 214.

increíbles para sacar a su adversario del mercado, lo que trajo como consecuencia la inminente quiebra de la naciente Compañía.

### **1.2.2 Compañía Sudamericana de Vapores CSAV**

Gracias al monopolio obtenido y entregado también por parte del Estado Chileno a la P.S.N.C., las compañías navieras nacionales no lograban abrirse mercado, ni mucho menos lograr una mayor demanda para el transporte de mercancías. Fue así que, en común decisión y gracias al estudio realizado por Francisco Gandarillas, Camilo Letelier y Enrique N. Willshaw, las compañías navieras se unieron formando una gran compañía. La fusión de dichas navieras se realizó de la siguiente manera:

*“La CSAV fue el resultado de la absorción de la Sociedad de Vapor Paquete del Maule (transformada en sociedad anónima en 1865) por parte de la Compañía Nacional de Vapores (1864) la cual, al fusionarse con la Compañía Chilena de Vapores (1870) en 1872, se dio origen a la Compañía Sudamericana de Vapores, siendo ésta la naviera más antigua de América”<sup>44</sup>.*

La tramitación para dar nacimiento a esta compañía fue extremadamente rápida, pues se convertía en un hecho relevante para Chile y también para su economía y fue así que el 9 de octubre de 1872 fue oficializado, a través de un Decreto Supremo *“que la Compañía Chilena de Vapores se convierte en la Compañía Sudamericana de Vapores”<sup>45</sup>.*

El Gobierno del Presidente Federico Errázuriz Zañartu tuvo una preclara visión de los acontecimientos que sucedían en los países limítrofes e intuyendo que el país podría necesitar de los servicios de buques

---

<sup>44</sup> Historia de la Marina Mercante Chilena 1542-2006. Asociación Nacional de Armadores, 2006 pág. 83.

<sup>45</sup> Allard, Jorge. *Cien Años de la Compañía Sudamericana de Vapores*, Editorial Universitaria, Santiago, 1973 pág. 18.

mercantes en caso de un conflicto bélico, acudió en ayuda de la C.S.A.V. Es así, que el 5 de mayo de 1874 se firma un contrato entre el Gobierno y la C.S.A.V. *“...mediante el cual este pagaba durante diez años una subvención anual de \$ 100.000 pagaderos por trimestre vencido a cambio de las siguientes obligaciones por la CSAV: servicio semanal de Valparaíso a Arica; servicio semanal de Valparaíso a Constitución y Valdivia, transporte de cargas y pasajeros fiscales con 50% de rebajas sobre la tarifa corriente, horario de estadía mínima en los puertos de 2 horas; transporte gratuito de valijas de correo; realizar los viajes extraordinarios que precise el Gobierno: aceptar la designación de jefes navales de guerra en los barcos cuando el Gobierno considere pertinente; pasaje gratis a todo empleado diplomático de la República: intendentes, gobernadores y Jefes de la Escuadra; en caso de conflicto armado con país extranjero, las naves de la CSAV pasarán a formar parte de la Marina de Guerra, en cuyo caso se convendría un valor de ocupación de servicio<sup>46</sup>”.*

A pesar de todos los esfuerzos realizados por la CSAV, el monopolio seguía en manos de la PSNC. El directorio de la Compañía Sudamericana de Vapores hizo numerosos intentos por llegar a un acuerdo con la compañía inglesa, que permitiera dar fin a esta competencia. El acuerdo nunca se logró. A través de un comunicado la PSNC le informaba a la CSAV, que no podían llegar a un acuerdo ni convenio, sin la autorización del alto ejecutivo, el cual se hallaba en la ciudad del Callao y también en Liverpool.

Hacia 1877, tres años después de la creación de CSAV, lograron firmar un acuerdo entre ambas compañías, sin embargo el acuerdo tan buscado no trajo consigo gran beneficio a la CSAV. El acuerdo decía:

*“ la CSAV ni irá más al norte del Callao; las agencias de la Compañía Inglesa en la costa incluso Valparaíso atenderán la contratación de carga, estiba y desestiba, recepción y despacho de las naves de la CSAV; el servicio se distribuirá en la proporción de dos tercios para la P.S.N.C. y un tercio para la*

---

<sup>46</sup> Allard, Jorge. *Cien Años de la Compañía Sudamericana de Vapores* Op.cit, pág 35.

*CSAV; las tarifas de fletes serán comunes; por la atención de los vapores en la costa la CSAV pagará a la P.S.N.C. 5% de comisión por la carga de Valparaíso y 7.1/2 por la de los demás puertos; los barcos del Estrecho, así llamados los de la P.S.N.C. , que hacen el servicio a Europa, podrán transportar carga y pasajeros en la costa...”<sup>47</sup>.*

Un trabajo duro y arduo tuvo que realizar la CSAV para posicionarse en el mercado, levantar sus ingresos y reparar las deudas. Ya en 1879, tal como lo presenta su memoria presentada el 30 de junio: *“podemos informar que se encuentran canceladas las deudas que la Compañía tuvo que contraer con motivo de las muy consideradas pérdidas sufridas en época anterior...”*<sup>48</sup> habían logrado saldar sus deudas.

Ocurrida la Guerra del Pacífico y recordando el acuerdo al cual habían llegado tanto el gobierno como la CSAV, ésta cumplió su compromiso y puso de inmediato su flota, la que se componía de 7 naves, a disposición del gobierno. Siendo este conflicto armado según las palabras de Zúñiga y otros, lo que logró salvar a la compañía de la difícil situación que hacia 1878 enfrentaba.<sup>49</sup>

Hacia principio del siglo XX la compañía había logrado madurar y transformarse en una naviera de alto prestigio.

Luego la Compañía Sudamericana de Vapores extendió la esfera de sus actividades a los Estados Unidos y posteriormente a Europa, el Lejano Oriente y Japón, al Sudeste Asiático e Islas del Pacífico y a la costa este de Sudamérica. Hoy la compañía ofrece servicios de transportes de carga general, carga a granel fresca y productos congelados y vehículos, usando naves propias y arrendadas, estableciendo vínculos permanentes entre la costa atlántica y del pacífico de Sudamérica y el resto del mundo.

---

<sup>47</sup> Allard, Jorge. Op.cit, pág. 37.

<sup>48</sup> Allard, Jorge. Op.cit, pág. 37.

<sup>49</sup> Zañartu, Pamela. Valparaíso Comercio y Guerra del Pacífico, Cámara Regional del Comercio y la Producción. Valparaíso 1997, pág. 155.

En la actualidad la compañía opera a través de los cinco continentes, ofreciendo servicio de "línea", por los cuales es capaz de proveer tráficos permanentes a ciertos puertos, itinerarios fijos y naves preparadas para transportar un gran número de contenedores y una alta variedad de carga convencional. Asimismo, la compañía posee barcos especialmente diseñados para carga congelada, vehículos, carga a granel y productos forestales. Servicios intermodales, los cuales combinan distintos medios de transporte, han sido establecidos por la compañía, además de otras operaciones complementarias como áreas de almacenaje y servicios en puerto, etc. Este servicio "puerta a puerta", a cualquier destino, es normalmente conducido en conjunto con las subsidiarias de CSAV: Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. SAAM, como una agencia marítima de transporte de mercancías y terminal de contenedores en Santiago.<sup>50</sup>

### **1.3 PROCESO MODERNIZADOR DE LAS PRÁCTICAS PORTUARIAS**

Muchos autores coinciden en que la modernización de las prácticas portuarias en Valparaíso se lleva a cabo después de 1906 debido a que la situación portuaria del país a fines del siglo XIX no había logrado adaptarse a las necesidades existentes, a la demanda y principalmente a la apertura económica que Chile estaba viviendo, gracias al continuo ingreso y egreso de materias primas transportadas por estas máquinas a vapor que, sin duda alguna, estaban transformando la economía chilena.

Sin embargo Valparaíso contaba con un muelle fiscal para recibir buques de gran calado, no así en los demás puertos donde sólo existían muelles para lanchones. En ellos, la carga y descarga de mercancías se

---

<sup>50</sup> Texidó, Alberto, Evolución del frente marítimo. (en <http://www.scielo.cl/pdf/arg/n73/art13.pdf>) pág. 70.

efectuaba por un sistema de transbordo lento y antieconómico, el cual provocaba un receso más que un avance para la economía.

Y el puerto estaba permitiendo una expansión económica para el país. Por su parte las políticas aduaneras impuestas por el Estado se orientaron al fomento y al aumento y por este concepto, se interesaban y expandían los presupuestos de la nación. En palabras de Alberto Fagalde, las políticas aduaneras reflejaban más allá que un proteccionismo o tendencias liberales, un fomento a la actividad comercial del puerto.<sup>51</sup>

El puerto creció en la medida que el país también lo hacía, al parecer ambos coincidían en este progreso y crecimiento. Sin embargo surgió un problema ya que la navegación marítima se había transformado, su tecnología requería de nuevos materiales para la entrega y recepción de sus embarcaciones, algo que el puerto debido a su poca modernización, no podía entregarles.

En el caso del puerto de Valparaíso, como lo afirmamos anteriormente, hacia principios del siglo XX se había transformado en una parada obligatoria para todos los buques mercantes que realizaban y ofrecían una ruta costera por el Pacífico, hasta Panamá y a través del Estrecho de Magallanes.

Para mejorar el puerto de Valparaíso, se produjo una iniciativa privada entre los años 1892 y 1900, estimulada por el gobierno, por el Congreso y la opinión pública, que reclamaba obras tan indispensables para el abrigo del puerto y para el abaratamiento de los gastos de embarque y desembarque. Fue así que esta iniciativa impulsó a diferentes individuos, la mayoría extranjeros asentados en la ciudad con gran capital para invertir, a presentar sus proyectos ante el Congreso. Entre ellos encontramos a:

---

<sup>51</sup> Fagalde, Alberto. *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*, Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago de Chile 2011, pág. 153.

- I. *Proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso por los señores Alfredo Lévêque y Eugenio de la Motte du Portail (1892). Este proyecto ubicaba la dársena en el espacio de la bahía comprendido entre Punta Duprat y el cabezo del muelle Fiscal.*
- II. *Proyecto del señor Domingo Otaegui (1897), situándolo en el mismo lugar que el anterior, con un presupuesto de £2.000.000. Este proyecto fue modificado por los señores Fernández Vial y Berhrens en 1897.*
- III. *Proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso del señor Valentín Martínez (1897), ubicado en los alrededores del muelle Fiscal, con un presupuesto de £727.000 más 20% de imprevistos.*
- IV. *Proyecto de los señores Ricardo Wedeles y P.M. Jofré B. (1897), ubicado en la Población Vergara y presupuestado en £ 1.300.000.*
- V. *En 1900 el señor Enrique A. Thomas presentó una solicitud al Congreso para que se tomara en cuenta, al resolver la cuestión de la dársena en Valparaíso, el Proyecto del señor Ramón Salazar, con la modificación propuesta de un tajamar de 800 m, en lugar de 1.700 m que indicaba el proyecto primitivo<sup>52</sup>.*

Sin embargo, ninguno de estos proyectos llegó a términos concretos antes de 1910, hasta que se produce el consenso. Luego de muchos debates, se dio inicio a las grandes obras de modernización del puerto — Proyecto Scott— por Pearson & Son. Ante la necesidad de protección y el aumento de calado de las embarcaciones, privilegian un diseño de vanguardia técnica que permite ir en búsqueda de mayor profundidad y que concluiría, en lo esencial, en 1924.<sup>53</sup>

Sin embargo, Valparaíso vivió dos procesos modernizadores durante el siglo XIX que permitieron la circulación eficaz de la mercancía y modificó el

---

<sup>52</sup> Fagalde, Alberto. Op.cit. pág. 153.

<sup>53</sup> Fagalde, Alberto. Op.cit. pág. 153.

espacio público de la ciudad, respondiendo a las necesidades que iba presentando el mercado internacional que, como modelo económico hacia fuera debía solventar, aunque esa tarea la realizaron en su mayoría inversionistas extranjeros que habitaban la ciudad.

El primer proceso modernizador que se presenta en la ciudad porteña se ejecutó entre 1840 y 1860, años en que se percibe el adelanto que vive la ciudad y cómo ésta se adecua, dependiendo de las necesidades que presenta el mercado internacional.

Primero, se creó hacia los años 40, la navegación a vapor con la empresa montada por Wheelwright “Pacific Steam Navigation Company” y luego la CSAV que se tradujo en una mayor ganancia, gracias al rápido transporte de las mercancías. Luego Valparaíso extendió su bahía y ensanchó sus bodegas, puesto que en ella recalaban todos los barcos que venían desde Europa, Estados Unidos y Australia. La razón, como fue explicado anteriormente, fue que en 1848 descubrieron oro en Alta California, lo que generaba un gran mercado que fue aprovechado por Chile gracias al Tratado de Comercio y Amistad suscrito con Estados Unidos en 1832, “*que eximia a las naves chilenas de pagar derechos en los puertos estadounidenses*”<sup>54</sup>. Exportando trigo y cobre, los migrantes británicos ejercieron el control sobre la producción y comercialización del cobre, siendo Inglaterra su principal mercado externo y en cuanto a los demás países, Valparaíso era la ruta obligada para el transporte marítimo del Atlántico al Pacífico y viceversa.

Debido a esta razón, se hizo necesaria la construcción de los almacenes fiscales de depósitos aduaneros sobre terrenos ganados al mar, a través del relleno, impulsada por los Ministros Alejandro Vial y Manuel Rengifo y materializada entre 1853 y 1857 con la construcción de tres edificios, cuyos 246 almacenes pronto comenzaron a contribuir a la prosperidad de la

---

<sup>54</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. *Valparaíso: Comercio y Guerra del Pacífico*. Cámara Regional del Comercio y la producción, Valparaíso, 1997, pág. 90.

República. En 1869 el arriendo de 111 almacenes producía un ingreso anual de 34.736 pesos<sup>55</sup>, lo que significó un real avance en la capacidad operativa portuaria del emporio comercial de Valparaíso.

La ciudad, también vivió un proceso de modernización del espacio público e infraestructura: en 1851, se instaló el primer cuerpo de Bomberos de Chile; en 1852, el primer servidor de agua potable y el telégrafo de Valparaíso a Santiago (cuyo precursor fue Wheelwright) y en 1856 se instaló un sistema de alumbrado a gas, único en la región sud-americana.<sup>56</sup>

Entre 1863 y 1900 podemos observar otro proceso modernizador en las prácticas portuarias, gracias a lo recaudado por el mercado del norte del país y especialmente el mercado del salitre que, estando en manos bolivianas, peruanas o chilenas, era controlado desde Valparaíso (lugar que captaba el 70 por ciento de lo percibido por importaciones).<sup>57</sup>

Este proceso comienza con la llegada del ferrocarril en 1863 al sector Barón que modifica considerablemente los tiempos y modos de transporte desde y hacia Santiago y valle central<sup>58</sup>, lo que trae como consecuencia la necesidad de ampliar las bodegas debido a la acumulación rápida de mercancías debido a la rapidez del transporte, generando indirectamente, la necesidad de ampliar los almacenes fiscales de la Aduana, principal ingreso de recursos estatales de la época.

Para una mayor efectividad del transporte, se conectaba la línea férrea con el sector del puerto y se creó el primer muelle fiscal el cual contaba con la profundidad adecuada, permitiendo que los barcos pudieran atracar en forma lateral<sup>59</sup>, aumentando la velocidad de transferencia y disminuyendo los riesgos de la operación. A lo anterior se agrega, la aparición de grúas y

---

<sup>55</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op cit, pág. 93.

<sup>56</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op cit. pág. 46.

<sup>57</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op cit. pág. 171.

<sup>58</sup> Texidó, Alberto, Evolución del frente marítimo. (en <http://www.scielo.cl/pdf/arq/n73/art13.pdf> ) pág. 70.

<sup>59</sup> Texidó, Alberto, Evolución del frente marítimo. (en <http://www.scielo.cl/pdf/arq/n73/art13.pdf> ) pág. 70.

cabrestantes a lo largo de la bahía, reconfigurada por el malecón y la línea férrea costera, para el atraque lateral de embarcaciones menores exclusivamente.<sup>60</sup> También aparece el teléfono eléctrico en 1880 y un gran adelanto para el sector urbano de la ciudad: transporte urbano y ascensor mecánico en 1883.<sup>61</sup> Ya cerca de 1888, comienza la segunda ampliación de terrenos planos rellenados, apareciendo nuevos espacios en la ciudad como la Avenida Brasil, conectando la línea férrea hacia el nuevo borde y se realizan las ampliaciones sucesivas del primer y segundo malecón.<sup>62</sup>

A este proceso, también se suma la modernización de las industrias porteñas que comienzan a adoptar las maquinarias a vapor generando beneficios para los propietarios y problemas, tanto para los obreros como para los vecinos de éstas.

La adopción de estas máquinas fue progresiva, *“hacia 1861, el número de máquinas a vapor aplicadas al sector fabril solo llegaba a veintidós... treinta años más tarde, el número de máquinas a vapor llegaba a la cifra de 46; hay que restar 6 que funcionaban en la bahía en diques y chatas- con una fuerza nominal en caballos de 427, o sea, reemplazaban el trabajo de casi 9.000 hombres”*<sup>63</sup>.

Los procesos modernizadores ocurridos durante el siglo XIX en Valparaíso trajeron grandes avances tanto a la ciudad, a las industrias y al puerto en sí. Grandes mercaderes se vieron beneficiados adquiriendo grandes sumas de dinero gracias a sus negocios, como también los dueños de la banca y los productores de la minería de la plata y del cobre (en un primer momento) y del salitre.

---

<sup>60</sup> Texidó, Alberto, Ob.cit. pág.70.

<sup>61</sup> Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. Op cit. pág. 49.

<sup>62</sup> Texidó, Alberto, Evolución del frente marítimo. (en <http://www.scielo.cl/pdf/arg/n73/art13.pdf> ) pág. 70.

<sup>63</sup> Gilberto Harris B. Los Peligros de la Masificación del Maquinismo y el Vapor en Valparaíso. La Respuesta de la Sociedad Porteña, 1850-1860, artículo. pág. 70.

Sin embargo, estos procesos también perjudicaron a una gran masa obrera que fueron lanzadas al mendigaje, perdiendo sus puestos de trabajos en el nombre de la modernización, arrastrando un problema mayor: La supremacía de la ley de la oferta y demanda, que invade todos los ámbitos de la vida incluyendo el trabajo.

Así lo apunta Manuel Bartolomé Palacios S. cronista del Diario El Chileno, quién en su crónica del día 23 de Abril de 1903 se refiere a esta ley en el contexto de la huelga portuaria, declarando lo siguiente:

*... "Si los obreros no consiguen aumento de jornal o disminución de las horas de trabajo, habrá dado resolución contraria a ellos la lei de "oferta y la demanda"; si se accede a sus pretensiones, será porque esa lei económica se ha inclinado esta vez hacia su lado...*

*Ni el público, ni la prensa pueden pronunciarse por el punto que discuten huelguistas y armadores, ¿Cuál es el jornal justo y equitativo? ¿Cuántas son las horas que cada operario puede o debe trabajar por determinado precio?*

*"no hay cálculos ni reglamentación que lo determine. El precio de estos u otros servicios se explica por ciertas leyes económicas que no son susceptibles de una aplicación matemática. Nace directamente de la lei de "la oferta y la demanda", y más remotamente de ciertas condiciones económicas.*

*... Con esta declaración dogmatica de la ciencia económica, se han creído autorizados los patrones para reducir en beneficio propio los salarios hasta donde la oferta y la demanda lo permite, aunque lleguen a pagar a los obreros menos de lo que necesitan para su vida, exigiéndoles más trabajo de lo que significativamente pueden soportar<sup>64</sup>.*

Las palabras expresadas por Don Manuel Bartolomé Palacios son prueba fehaciente de cómo dicha ley es suprema y es utilizada en el ámbito del trabajo. En pocas palabras, la alta oferta de mano de obra emanada de

---

<sup>64</sup> El Chileno, día 23 de Abril de 1903.

los procesos modernizadores ocurridos en la ciudad porteña y de las prácticas portuarias específicamente, afectó de gran manera a los trabajadores portuarios, quienes veían constantemente en peligro sus puestos de trabajo, siendo esclavos de la arbitrariedad de sus patrones, quienes los podían reemplazar cuando lo estimaran conveniente por la existencia de una gran masa de mano de obra, esperando a ser contratada. Sumado a lo anterior, debido al que el trabajo se encontraba bajo la lógica de la ley de la oferta y la demanda, permitía que se abaratara el valor del trabajo, perjudicando de gran manera a los gremios portuarios.

Para terminar, no hay que dejar de lado un punto que es de vital importancia: la contradicción, derivada del capitalismo, existente en el país y específicamente en Valparaíso. El hecho de que Valparaíso durante la segunda mitad siglo XIX, durante la edad de oro que llenó de prosperidad al país, convirtiéndose en la ciudad más pujante de Chile, no se tradujera en la diseminación de esta prosperidad por toda la sociedad porteña.

Por el contrario, al lado de toda la opulencia porteña contrastaban los sectores marginales que se ubicaban en los cerros, que sufrían todo tipo de necesidades y malas condiciones sanitarias. El Estado no estaba interesado en invertir en leyes de protección social, ignorando el sufrimiento del pueblo y sólo legislando para la clase dominante, asumiendo un rol subsidiario para la beneficencia. La polarización de la sociedad estaba llegando a grados inconmensurables, dejando en evidencia la existencia de la “Cuestión Social”.

## II CAPÍTULO:

### **DESCRIPCIÓN DEL ESTADO SANITARIO DE VALPARAÍSO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL SIGLO XX**

En el presente capítulo, analizaremos el escenario sanitario del país y específicamente de Valparaíso, refiriéndonos a la sanidad no sólo como la dinámica de Salud-Enfermedad<sup>65</sup> y como cuerpo institucional sanitario, sino que se hará referencia a todas las condiciones materiales de existencia que influyeron en la falta de bienestar del proletariado, enmarcados en el contexto del siglo XIX y principios del XX, específicamente durante el período que llamamos la “Cuestión Social”, en donde las condiciones sanitarias serán entendidas como las demandas por la escasez de vivienda y hacinamiento, desnutrición, bajos salarios, morbilidad, epidemias y mortalidad infantil.

#### **2.1. ESCENARIO SANITARIO NACIONAL**

Como se vio reflejado en el capítulo anterior, el país durante la segunda mitad del siglo XIX gozó de mucha prosperidad a razón de haber anexado territorios, entre otras cosas, adquiriendo nuevos elementos productivos y también por haber adoptado un modelo económico de crecimiento hacia fuera, siendo la bandera de lucha de la oligarquía gobernante o en otras palabras: su proyecto país. Sin embargo, este progreso no era consecuente con el estado de bienestar de las clases populares que pasaban hambre, frío. *“Ante este espectáculo de lujo y abundancia, el pueblo de Chile moría de miseria y abandono”*<sup>66</sup>, signo de una

---

<sup>65</sup> De acuerdo a la definición entregada por la OMS. Cátedra; Seminario de Tesis: Historia Social de la Salud.

<sup>66</sup> Illanes, María Angélica: *En el nombre del pueblo, del Estado y de la ciencia, (...): historia social de la salud pública, Chile, 1880/1973: (hacia una historia social del Siglo X)* Santiago de Chile: Ministerio de Salud. Protege Red de Protección Social, Gobierno de Chile, 2010. pág. 27.

gran polarización de la sociedad, siendo la clase popular la más afectada. A continuación se va a ilustrar con mayor profundidad.

Para plasmar los grandes problemas sociales y sanitarios es necesario referirnos al crecimiento demográfico ocurrido durante el siglo XIX. De un total de 600.000 habitantes, a comienzo del siglo XIX, la población aumentó a más de 3,3 millones en la primera década del siglo XX, lo que significó un incremento de más del 400%<sup>67</sup>. Dicho crecimiento fue paulatino y con diversas etapas, una de ellas fue la ocurrida hasta 1860 con un crecimiento rápido y en aumento, sin embargo a la siguiente década se frenó considerablemente la población. Según Patricio Valdivieso dicha disminución se debe a la crisis económica vivida durante el decenio. Hacia los años 80 nuevamente la aguja apuntó a un nuevo crecimiento; debemos recordar que durante dichos años Chile obtuvo la posesión de las provincias de Tacna, Tarapacá y Antofagasta tras el triunfo de la Guerra del Pacífico agregando a todo lo sucedido, el dominio definitivo del territorio de la Araucanía.

Un aspecto fundamental del crecimiento demográfico corresponde a la movilidad de los habitantes de un país; en nuestro país aquel factor influyó bastante a lo largo del siglo XIX. Al igual que en Europa, menciona Patricio Valdivieso, la meta de las migraciones en nuestro país fueron las ciudades y regiones que experimentaron un vigoroso desarrollo económico, siendo las ciudades más pobladas entre 1835 y 1920 Santiago, Valparaíso y Concepción<sup>68</sup> dando fe de que la actividad agrícola quedaba atrás, facilitando el paso a un mercado laboral de servicios y de mano de obra industrial y minera. Estos centros de desarrollo económico vieron surgir, como la maleza, poblaciones de miseria donde una familia entera compartía una pieza. En efecto, como lo plasma María Angélica Illanes, *“la historia social y económica de Chile, desde el último tercio del siglo pasado hasta avanzado*

---

<sup>67</sup> Valdivieso, Patricio. Dignidad Humana y Justicia, Historia de Chile, la Política social y el Cristianismo 1880-1920. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 2005, pág. 65.

<sup>68</sup> Valdivieso, Op. Cit. pág. 71.

*el presente siglo, es la historia de la muerte del pueblo*<sup>69</sup>. Todo el proceso de acumulación capitalista de las tierras anexadas a través de la violencia, el incremento de la industria nacional que llevó a la explotación de la mano de obra y las crisis cíclicas del capitalismo, produjo en los sectores populares hambre y miseria que los hizo presas de los virus y epidemias intratables por el alto costo de los medicamentos, por la nula institucionalidad permanente, la existencia de sesgos de concepciones coloniales que asumía la enfermedad relacionada con la intervención divina como una forma de castigo del cielo, enviado al pecador ...*por lo tanto, era irreductible y la posibilidad de sanarse no estaba en manos terrenales*<sup>70</sup>, hacía difícil una real intervención para terminar con estas enfermedades que se propagaban fácilmente, por el problema habitacional del siglo XIX. Sin embargo primeros nos referiremos a las epidemias.

Las principales enfermedades que diezmaban a la población, particularmente a la clase popular, eran las pestes como la viruela, cólera, alfombrilla, tuberculosis, tifoidea y sífilis entre otras, que causaron gran mortandad. Sólo a consecuencia de la viruela, hubo en Chile 18.359 muertos entre 1882 y 1886<sup>71</sup>. Por esta razón, no es menor que Chile tuviese la tasa de mortalidad infantil más alta del mundo, significando un privilegio para los hijos de los obreros llegar a la mayoría de edad ya que, según datos entregados por María Angélica Illanes, las cifras de defunción sólo en 1885 es de 20.028 para menores de 1 año; 16.186, entre 1 y 5 años y 4.497, entre 6 a 15 años.<sup>72</sup> La gran mayoría del bajo pueblo estaba bajo la tormentosa realidad del hambre, prostitución, hacinamiento, insalubridad y cesantía mostrando la cara negra de este país progresista y próspero, dejando en evidencia la existencia de un gran problema social.

---

<sup>69</sup> Illanes, María Angélica, Op. cit. pág. 22.

<sup>70</sup> Garrido. A Eugenia: *Algunos comentarios acerca de mentalidad y medicina en el siglo XIX, en Valparaíso*. Revista Archivum Año Iv N°5. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003. pág. 56.

<sup>71</sup> Boletín Sesiones del Congreso, Diputado J.N. Parga, 1886, julio 14, p. 248 en Illanes, María Angélica: Op.cit, pág. 63.

<sup>72</sup> Anuario Estadístico 1885 en Illanes, María Angélica: *En el nombre del pueblo, del Estado y de la ciencia*). pág. 28.

Desde la década de 1880, el problema habitacional se hizo explícito en las publicaciones de la prensa y en las discusiones del Congreso. En la Cámara de Diputados se enfatizó los aspectos negativos de este fenómeno y exigieron al Estado una solución eficiente.

La crítica pública sobre la situación habitacional en las grandes urbes chilenas se inició en la prensa, dejando plasmado en sus circulaciones diarias las paupérrimas condiciones a las cuales se veían enfrentadas la clase obrera y sus familias.

Dentro de las categorías de las viviendas obreras, dos fueron las más nombradas; primeramente el rancho, los cuales surgían de manera espontánea en los territorios marginales de las grandes ciudades, sin que fuera posible un control sobre éstas. Según Patricio Valdivieso los informes entregados por la prensa recalcan que estos espacios eran el único hogar para familias enteras, aunque fuesen pequeños y oscuros, sin luz ni ventilación.<sup>73</sup> Por otra parte los conventillos, edificaciones para numerosas familias, no contaban con servicios sanitarios básicos, las habitaciones no tenían ventanas, el piso era de tierra endurecida y las paredes no alcanzaban la altura de un hombre adulto. María Angélica Illanes lo ilustra de la siguiente manera: *“esas pocilgas o conventillos o esos ‘mataderos’ de la gente de trabajo- como decía un diario popular- eran la suma de cuartuchos sin ventilación, atravesado de lodo a un patio corredor por acequias pestilentes y que algunos mercaderes construían expresamente para la ‘habitación del pueblo’”*<sup>74</sup>. Casi siempre el conventillo poseía un patio central, el cual cumplía funciones recreativas, de lavado y acumulación de desperdicios de la comunidad. Para Valdivieso aquella acumulación permitía la búsqueda de algún objeto que pudiesen reutilizar.

La intervención estatal se vio reflejada con la promulgación de la Ley de Habitaciones Obreras, de 20 de Febrero de 1906 con el objetivo de

---

<sup>73</sup> Valdivieso, op. cit., pág. 269.

<sup>74</sup> Illanes, María Angélica, Op. cit. pág. 31.

procurar una solución a la clase obrera. El gobierno hacia 1906 entregaba el siguiente discurso:

*“Esta ley contribuirá eficazmente a mejorar la condición del pueblo, reformando sus costumbres, robusteciendo los lazos de la familia y creando intereses vinculados al orden y la paz pública”<sup>75</sup>.*

Debido a la gran cantidad de hacinamiento existente en las viviendas populares, un nuevo problema aparece: la insalubridad. Todo esto se debió a que no había alcantarillado y la recolección de la basura era insuficiente. En el caso de Talca y Chillán, sólo existían tres baños públicos que se habían transformado en verdaderos basureros. El problema de la insalubridad trajo consigo las epidemias y la muerte. Enfermedades antes mencionadas como el cólera, la viruela, peste bubónica, la fiebre tifoidea, que habían cobrado la vida de aproximadamente unas 25.000 personas.

En 1875, 28 de cada mil habitantes murieron, mientras la tasa de mortalidad infantil aumentó en un 35%. Ya hacia 1920 las situación empeoraba, 33 personas de cada mil fallecieron. La mortalidad durante este período se daba especialmente entre los niños menores de cinco años como fue indicado anteriormente. Luis Emilio Recabarren en su texto *Ricos y Pobres* nos dice al respecto:

*“La mortalidad infantil ha sido desesperante y si ha sido doloroso ver cegarse en flor tanto futuro productor, en cambio ha sido un consuelo, ha sido una atenuación a la enorme miseria que se hubiera desarrollado con la vida de tantas criaturas tronchadas por las epidemias, por el hambre y por los vicios. En los últimos veinticinco años han muerto, no cabe duda, un porcentaje de niños muy superior a los setenta y cinco años anteriores juntos. Esto es*

---

<sup>75</sup> Illanes, María Angélica. Op. cit. pág. 110.

*debido al progreso de la situación antihigiénica de los barrios obreros, al progreso de la miseria, al progreso de los vicios*<sup>76</sup>.

Entre las enfermedades, se incluye el alcohol y la prostitución, males que afectaban mayormente a la clase popular. El consumo anual de alcohol en la población hacia 1900 era de aproximadamente 18 litros por persona.<sup>77</sup> Entre las causas que originaron este alto consumo fue la gran producción de vinos en nuestro país y la posibilidad de beber en sus trabajos. Lo más sorprendente de todo esto es que una cuarta parte de consumidores eran niños. En efecto, el ahorro era dificultoso porque el alcohol se llevaba bastante y en caso de muerte de algún miembro de la familia, el presupuesto familiar se esfumaba. A cien años de esto la situación va en aumento y empeorando.

Junto a este vicio apareció la prostitución. Ya hacia 1916 en la ciudad de Santiago habían empadronadas 543 prostitutas, pero esto era sólo lo legal, ya que existía un gran número que ejercía este oficio de manera clandestina. La propagación de la prostitución era equivalente a propagación de enfermedades siendo la más mortífera la sífilis.

La desnutrición también fue un problema de proporciones. Debido al bajo salario por la explotación laboral, la clase popular sufrió de hambre puesto que su salario no alcanzaba a costear el alimento diario. Como lo apunta Jorge Iturriaga *“los precios de los alimentos subían constantemente, la familia debía conseguirlos a crédito (más caro) en el almacén, y se vendía por volumen no por peso, cosa que los hacía aún más costosos”*.<sup>78</sup> En efecto, los asalariados prescindían de ciertos alimentos y consumían ínfimas porciones, por ser tan costosos.

---

<sup>76</sup> Recabarren, Luis Emilio. *Obras texto Ricos y Pobres*, compilación y prologo de Digna Castañeda Fuentes, Editorial Casa de las Américas, 3º edición, El Velado, La Habana, 1976, pág. 85

<sup>77</sup> Valdivieso, op. cit., pág. 141.

<sup>78</sup> Iturriaga, E. Jorge: *La huelga de trabajadores marítimos y portuarios*, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997, pág.36.

A pesar de este pésimo escenario, la oligarquía dominante dormía en sus lujosos palacios, bebiendo espectaculares brebajes, disfrutando del progreso nacional, a través de la más dura explotación de hombres, los cuales estaban carentes de toda política de protección social por la inexistencia de un Estado protector. Por el contrario, se encontraban bajo un Estado Ausente de conciencia social. Lo anterior se debe a que el Estado durante gran parte del siglo XIX no era más que una extensión de la oligarquía, legislando sólo para ellos y protegiendo sus intereses, es por esta razón que existe una total ausencia de una institucionalidad sanitaria estatal. Es más, como lo ilustra María Angélica Illanes, *“Junto al solar patronal se levantaba la institucionalidad social privada de los orfanatos, asilos, hospicios, hospitales para pobres y dispensarios, financiados por las erogaciones particulares y testamentos de la alta aristocracia, encargándose la Iglesia y especialmente a las monjas, el ejercicio directo de la misericordia social”*<sup>79</sup>. El cuidado de la salud del pueblo estaba en manos de la beneficencia fluida por la gran solidaridad oligarca y la misericordia religiosa.

La toma de conciencia de los problemas sociales de salud hizo que las miradas comenzarán a apuntar hacia el Estado. Desde las dos últimas décadas del siglo XIX se visualiza la idea de que el Estado debía organizar y ser responsable por el funcionamiento de un moderno sistema de salud.

Hacia la década de 1880 se comenzó a discutir en el Congreso Nacional los problemas higiénicos del país. Gracias a las continuas reuniones y encuentros médicos de la época y tomada en cuentas sus opiniones, el Congreso creó en 1892 el Consejo de Higiene Pública y el Instituto de Higiene. Sin embargo, la elite médica de la época luego de la creación de dichas instituciones, afirmaba la necesidad de crear una autoridad sanitaria, la cual recogiera la información necesaria sobre el por qué de las enfermedades, para que luego el Estado tomase y propusiera las medidas médicas que debía tomar.

---

<sup>79</sup> Illanes, María Angélica, Op. cit. pág. 22.

Lamentablemente el Estado no tomó de manera rápida una solución, salvo en la ciudad de Santiago hacia 1886 se publicó un reglamento de policía sanitaria dotado con facultades especiales en caso de una epidemia de cólera.<sup>80</sup> Tratando de contrarrestar y dar apoyo al resto del país se dicta la Ordenanza General de Salubridad de 1887 la cual prescribió las reglas generales de higiene de las provincias.<sup>81</sup>

Durante el gobierno del presidente Jorge Montt, éste impulsa un proyecto de reforma del bienestar público en 1893. Dicho proyecto contemplaba la construcción de hospitales públicos en las capitales de las provincias, que serían financiados y administrados por las municipalidades, así también se construirían orfanatos para resguardar a los más desvalidos, es decir a los niños, libres de toda responsabilidad social, pero si víctimas del desamparo social; dicha tarea quedaría bajo la responsabilidad de las Juntas de Beneficencia.<sup>82</sup>

El principal objetivo de la beneficencia fue atender a los inválidos, a los niños o ancianos incapaces de sostenerse, a los enfermos y a los pobres. Las actividades de la beneficencia se asemejaban a las realizadas por quienes utilizaban la caridad como motivación de sus realizaciones. En sintonía con lo anterior, algunos autores argumentaban que "el deber de la Beneficencia para ser cumplido de una manera digna ha de inspirarse en el sentimiento de la caridad"<sup>83</sup>. Pese a que pueda estar organizada por el poder civil, la beneficencia se mantuvo estrechamente ligada a las directrices de acción emanadas por la moral católica.

---

<sup>80</sup> Valdivieso, Op. cit., pág. 289.

<sup>81</sup> Valdivieso, Op. cit., pág. 290.

<sup>82</sup> En 1832 se creó en Chile la Junta Central de Beneficencia y Salud Pública, punto de partida para una serie de juntas directoras de beneficencia que surgieron luego durante ese siglo. Sin embargo, la regularización de su funcionamiento se produjo con el decreto supremo del 27 de enero de 1886, que reglamentaba el servicio de beneficencia y creaba Juntas de Beneficencia en Santiago y Valparaíso. Zárate Soledad, *Dar a luz en Chile: la asistencia del parto, parteras, matronas y médicos*, S. XIX, Tesis (Doctora en Historia), Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2002.

<sup>83</sup> Espejo Víctor, "La Beneficencia y la Población", Memoria de Prueba para optar al grado de Licenciado en Leyes y Ciencias Políticas, Universidad de Chile, Quirihue, Imprenta La Luz, 1914, 3.

Por otra parte los mismos trabajadores buscan solucionar sus problemas sociales, es así que las Sociedades de Socorros Mutuos aparecen en la escena nacional, las cuales estaban destinadas a protegerlos, como lo indica María Angélica Illanes “... *una alternativa expresamente contraria a la caridad, a quien estaba entonces contratado el cuidado del pueblo enfermo, hecho objeto de expiación social...*”<sup>84</sup>.

Según María Angélica Illanes las Sociedades de Socorros Mutuos significaron históricamente una revolución cualitativa en el seno de la Sociedad popular chilena, “*por haber podido desplegar, desde esas sociedades, una importante capacidad organizativa para hacer funcionar la práctica social del ahorro, la prestación de salud y la protección familiar y social de sus asociados, ejerciendo democráticamente un concepto de medicina social, donde el enfermo es un sujeto integral, asumido con toda su realidad social, familiar y cultural*”<sup>85</sup>.

La fundación de una Sociedad de Socorros Mutuos se iniciaba generalmente cuando un grupo de trabajadores de algún gremio, se veía en la necesidad de unirse bajo un sistema de socorrerse unos a otros. Realizada esta convocatoria, las Sociedades de Socorros Mutuos se identificaban con un nombre y acordaban sus propios Estamentos y Reglamentos.

Las Sociedades de Socorros Mutuos jugaron un papel fundamental en la tarea y práctica del compromiso con la salud del pueblo, para esto los miembros de dichas sociedades debían cancelar una cuota de inscripción que variaba entre \$1 a \$2 y seguir abonando semanalmente una cantidad que fluctuaba entre los 20 centavos y \$1. En palabras de hoy, esto es el deducible, pues luego de seis meses el socio podía comenzar a gozar de las prestaciones médicas que la Sociedad les ofrecía. Dichas prestaciones médicas eran los contratos adquiridos entre las sociedades y los servicios de médicos, así también el beneficio de asociarse a una botica, lugar en donde los socios podían acceder a un valor inferior al del comercio en general.

---

<sup>84</sup> Illanes, María Angélica, Op. Cit. pág. 36.

<sup>85</sup> Illanes, María Angélica, Op. Cit. pág. 37.

Sin embargo las intensiones propuestas por dichas Sociedades, no podían sustentarse sólo con el aporte de los salarios de sus socios, hacia 1895 las Sociedades de Socorros Mutuos entran en crisis bancarias, sus prestaciones habían aumentado y frente a la ola especulativa de los agiotistas María Angélica Illanes cita lo siguiente:

*“La Sociedad de sastres, que estaba levantándose en un excelente pie, ha sufrido las consecuencias del agiotismo oligarca. Esta sociedad tenía depositados sus fondos en el Banco de Ahorro y Préstamos que está quebrado. Así que la Sociedad ha quedado de brazos cruzados. Se le trataría de salvar con un beneficio que le daría el Circo Olímpico: “se llama a todos los obreros a concurrir a dicha fundación ya que se trata de levantar una asociación que ha caído en desgracia”<sup>86</sup>”.*

Con motivo de lo anterior los cuestionamientos hacia el Estado aparecieron muy pronto, pues se criticaba el hecho de entregar subvenciones a las beneficencias privadas pero no a las Sociedades de Socorros Mutuos. Frente a esto, en la sesión celebrada en la Cámara de Diputados el honorable diputado Sr. Guarello, formuló indicaciones con el benéfico propósito de socorrer a las sociedades obreras que ejercían el socorro muto y que gozaban de personalidad jurídica en el país.

Sin embargo dicho propósito que se transformó en Proyecto no tuvo adhesión ni favoritismo en el Congreso. El rechazo a este proyecto afecto dolorosamente a sus asociados. Illanes cita lo siguiente:

*“Se puede subvencionar a los padres salesianos y todas las comunidades religiosas que vengan del otro mundo, pero a las sociedades obreras, a esa nada de hijos del pueblo que se afana por acrecentar las riquezas de los poderosos, que les levanta sus palacios, que los viste, que los calza admirablemente para diferenciarlos de nosotros los miserables, a esos desgraciados hijos del pueblo que arrojan noche a noche sus pulmones para que a la mañana siguiente pueda el señorito, antes de levantarse, leer las*

---

<sup>86</sup>La Igualdad, Santiago, 5 de enero de 1895 en Illanes, María Angélica, Op. cit. pág. 43.

*noticias locales, los telegramas y los discursos que han pronunciado; esa masa no es digna de subvencionarse”<sup>87</sup>.*

Ante la crisis y la falta de apoyo de la oligarquía, las sociedades de socorros mutuos en septiembre de 1894 se reúnen los delegados de dichas sociedades para así conformar la Confederación Obrera de las Sociedades Unidas, las cuales reunidas se convencieron que podían luchar por mejores beneficios donde se estipulaba que se necesitaba de una gran inyección de capital para sostener y ampliar el seguro social de las familias de los miembros. El tiempo era prioridad para la Confederación, pues la legislación sólo favorecía a la oligarquía dejando de lado a la masa proletaria y artesanal.

Los discursos dictados el día de su inauguración dan reflejo de los intereses por los cuales las Sociedades de Socorros Mutuos habían organizado una confederación. A continuación se expresa un extracto del discurso:

Luis B. Díaz (presidente): *“(...) pero en el transcurso de los años hemos notado la necesidad de la existencia de una institución obrera en que todas las sociedades estén representadas, o sea, un centro que tome a su cargo en beneficio de la sociabilidad obrera en general...una institución que forme fondos para el pago de arriendos de casa del socio enfermo y cree un pequeño capital a beneficio de los deudos del socio que fallezca; que trabaje por establecer, mediante el ahorro de los asociados, una Caja de Ahorros, a fin de proporcionar a los socios los artículos de necesidad para la vida y elementos de trabajo entregado sobre el crédito del hombre, facilitando así lo que tal vez no se obtiene actualmente con facilidad en la mayoría de los casos”<sup>88</sup>.*

Finalmente se puede decir que los discursos del día de inauguración de la Confederación se orientaron en destacar que la Confederación fue una

---

<sup>87</sup> La Igualdad, enero 19, 1895 en Illanes, María Angélica, Op. cit. pág. 45.

<sup>88</sup> Illanes, María Angélica. “Chile Des-Centrado. Formación socio-cultural republicana y transición capitalista (1810-1910), Editorial LOM, Santiago de Chile, 2003 pág. 339.

organización histórica, pues los obreros representaron sus propios intereses, necesidades e inquietudes de protección y mejoramiento.

## 2.2 ESCENARIO SANITARIO DE VALPARAÍSO

Las condiciones sanitarias en que se encontraba la ciudad de Valparaíso durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX no diferían mucho de las planteadas en el apartado anterior. La diferencia es que algunos de estos factores eran más agudos en el puerto “... brotes de peste bubónica estuvieron a punto de convertirse en epidemias en 1903. En 1905 la ciudad sufrió como ninguna con la llegada de la viruela. La tifoidea era cuestión de todos los años... lluvias en otoño”<sup>89</sup>. La razón, al ser Valparaíso al ser el puerto principal, fue puerta de entrada de enfermedades que traían consigo tripulantes o navíos. También, a causa del comercio de cabotaje, especialmente el que transportaba gente del norte al centro y viceversa, venía acompañado de muchas epidemias de la pampa salitrera, causando gran impacto en los cerros.

Las enfermedades que diezmaron de sobremanera a los habitantes del puerto de Valparaíso, durante la primera mitad del siglo XIX fueron “la viruela, el tifus, la influenza, la tisis y enfermedades tales como la disentería y la llamada peste pulmonar. Estos males sumados a otras causales médicas de muerte, tuvieron una incidencia directa en las cifras demográficas del puerto”<sup>90</sup>.

En cuanto a las condiciones de higiene en que vivía la población porteña, estas eran pésimas, en primer lugar, por la cadena de epidemias que la ciudad sufría permanentemente y por el crecimiento demográfico y

---

<sup>89</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997, pág. 43.

<sup>90</sup> Garrido. A Eugenia: *Algunos comentarios acerca de mentalidad y medicina en el siglo XIX, en Valparaíso*. Revista Archivum Año IV N°5. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003. pág. 56.

urbano de Valparaíso que, en la segunda mitad del XIX, trajo aparejado el problema del hacinamiento y del abastecimiento de agua.

El hacinamiento urbano, los conventillos, se dispersaron de forma particular en la ciudad porteña, en comparación a lo sucedido en el resto del país, debido a la fisonomía de la ciudad: a los planos y a sus cerros. En primer lugar, el plan, principalmente el sector del Almendral, es habitado por ricos comerciantes de la ciudad y extranjeros, medianos comerciantes y unos pocos conventillos. Los que predominaban, según Ximena Urbina, *“eran los conventillos en las casas con zaguán, patio central y habitaciones, -otrota habitadas por familias que se mudaron a lugares de mejor tono-, la subdivisión permitía el hacinamiento y la rentabilidad para el propietario”*<sup>91</sup>. En cuanto a los cerros, eran los que llevaban encima el peso de la clase popular porteña, quienes debían arrendar las viviendas que ocupaban, a excepción del Cerro Alegre y Reina Victoria que eran propiamente habitados por extranjeros. Siguiendo a la misma autora, *“en los cerros predominaban los conventillos a modo de ranchos colectivos contruidos... con materiales de desecho, compartiendo sitios con ranchos propiamente tales e individuales”*. No está de más apuntar, como fue explicado anteriormente, que los conventillos, debido a su hacinamiento, eran caldo de propagación de enfermedades debido a las condiciones insalubres producidas, por falta de servicios básicos como el agua y alcantarillado. Fue tal la preocupación que el Consejo Central de Higiene mandó a clausurar a aquellos conventillos que fueron declarados insalubres por tener algún morador o fallecido por alguna enfermedad infecciosa:

*“Se declara insalubre el conventillo Americano situado en el cerro Alegre, calle del Hospital N°267, entre otras causas, por haberse presentado casos de difteria en casi todas las piezas de él”*<sup>92</sup>.

---

<sup>91</sup> Urbina, María Ximena. Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920: Percepción de barrios y viviendas marginales. Revista de Urbanismo N°5, Universidad de Chile. pág. 2.

<sup>92</sup> Archivos del consejo de higiene 1897-1898. Acta sesión 28 de diciembre de 1898.

La razón de esta medida, es que la autoridad sanitaria de la ciudad, Consejo de Higiene, quería evitar a toda costa la propagación de las pestes debido a la gran mortandad en la ciudad. Según cifras entregadas por el Dr. Daniel Carvallo, Secretario del Consejo Departamental de Higiene de Valparaíso, al Consejo Superior de Higiene, sólo entre 1897-1899 murieron 8637 personas a causas de enfermedades infecciosas y digestivas. El panorama de los infantes es igual de desalentador, según la misma fuente, la totalidad de nacimientos (vivos) durante esos tres años, fue 17.953 y 3.748 defunciones sólo de menores de un año.<sup>93</sup>

En cuanto al abastecimiento de agua, como fue explicado anteriormente, el crecimiento demográfico ocurrido en el puerto, trajo un problema aparejado: el aprovisionamiento de agua que se hizo difícil por la gran población y por la mala utilización del suministro. Como lo explica Vela-Ruiz, la situación de la escasez de agua *“exacerbada con la ocupación de los cerros por gente del bajo pueblo que, debido a su falta de cultura, hizo un mal uso de las vertientes que abastecían a toda la población. Las consecuencias de esto se manifiestan en los altos índices de fiebre tifoidea, disentería, diarreas y enfermedades hepáticas registrados durante la segunda mitad del siglo XIX”*<sup>94</sup>. Sin embargo, las palabras de Vela-Ruiz son muy duras para el bajo pueblo, en efecto, no tenían desagües, ni servicios de extracción de basuras. En consiguiente, no podían convivir con los desechos dentro de sus conventillos a razón que lo arrojaban a la ladera del cerro infectando las aguas, Mauricio Molina lo retrata de mejor manera arguyendo que en la ciudad se presentan calles estrechas y en mal estado, alteraciones por barriales, basurales, cauces que cruzan a tajo abierto, constantes tierraes y focos epidémicos. La humedad del plan, sumado a la escasez de

---

<sup>93</sup> Informe sobre el Estado de la Ciudad. Cuadro del movimiento demográfico-sanitario habido en Valparaíso durante los años 1897-1898 y 1899. pág. 219.

<sup>94</sup> Vela-Ruiz, Alonso. *Iniciativas para abastecer de agua a Valparaíso 1847-1901*. Revista Archivum Año V N°6. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003, pág. 204.

desagües, permite descargar los desechos de los cerros y las lluvias intensas que provocan lodazales y aguas en descomposición.<sup>95</sup>

Los problemas de alcoholismo, prostitución y el bajo salario (explotación laboral) no difieren mucho del escenario nacional, al igual que la Institucionalidad Sanitaria. Valparaíso contaba con un Consejo Departamental de Higiene y la Junta Departamental de Vacuna (a cargo del Intendente y del Municipio).

La ciudad agobiada y cansada de los excesos, considera pertinente solicitar al Departamental de Higiene la creación de un reglamento que fiscalizara tanto a las prostitutas y el alcoholismo, entre los artículos que hacen referencia a las prostitutas se pueden realzar los siguientes:

*“Art 2º Todo mujer que ejerza notoriamente el liber tinaje como oficio, se considera prostituta.*

*“Art 3º Toda casa o establecimientos en que se tole re la prostitución deberá inscribirse en un registro especial que se llevara con este objeto en la Oficina de Inspeccion”<sup>96</sup>.*

Dicho reglamento también considera importante la edad en las cuales están mujeres pueden ejercer la prostitución, permitiéndonos inferir la existencia de un gran número de niñas que ejercían la prostitución:

*“Artº 14 indica que no se podrá recibir en las casa s de tolerancia a mujeres menores de 20 años”<sup>97</sup>.*

Por otra parte, debido al gran número de ciudadanos con problemas de alcoholismo la ciudad y las autoridades de la época se sienten amenazadas. Hacia 1898, el numero de ebrios puestos a disposición de los Jueces fue de

---

<sup>95</sup> Molina, Mauricio. *La noción de salud e Higiene Pública, el caso de la dotación de agua potable en Valparaíso, 1850 -1910. Reconstrucción de sus significados.* Revista Archivum Año VIII N°9. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003. pág. 214.

<sup>96</sup> Archivos del Consejo de Hijiene de Valparaíso 1897-1898, por el Sr. Dr. Daniel Carballo. Impresiones Gillt, Valparaíso. 1900. pág. 159.

<sup>97</sup> IDEM

9.391 ebrios y se recogieron 22.583 hombres y 1.869 mujeres, lo que da un total de 33.843.<sup>98</sup>

Para refrenar este elevadísimo número de ebrios, las autoridades plantean lo siguiente:

*“Urje que se tomen medidas de toda especie para combatir este flajelo social. Estas medidas pueden ser lejislativas: aumentando los impuestos sobre los alcoholes y disminuyendo las contribuciones sobre el vino, la cerveza, la cidra...”<sup>99</sup>.*

Sin embargo, hospitales, asilos, escuelas, lazaretos, cementerios y sociedades protectoras como la de la infancia, están bajo la administración de la Junta de Beneficencia a cargos de respetables señoras, caballeros de la elite local y por supuesto, órdenes religiosas.

Gracias a la información entregada por Juan de Dios Ugarte, los primeros hospitales existentes en el puerto eran el Hospital de San Juan de Dios y de San Agustín a cargo de las hermanas de San Juan de Dios. Luego las colonias Británica y Alemana por medio de sus Sociedades de Beneficencia establecieron también dos hospitales: Alemán y Reina Victoria. Entre los lazaretos nos encontramos con el primer Lazareto que se había erigido en 1830 en el cerro del Barón cerrándose el año 1838 por sus malas condiciones. El año 1860 se fundó el de Playa Ancha, entre Sociedad y Asilos.<sup>100</sup>

Ante este escenario, surge la respuesta social ante la inoperancia del Estado en configurar una Institucionalidad Sanitaria Asistencial; sin embargo esta respuesta social será plasmada en el siguiente capítulo.

---

<sup>98</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso 1897-1898, por el Sr. Dr. Daniel Carballo. Impresiones Gillt, Valparaíso. 1900. pág. 208.

<sup>99</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso 1897-1898, por el Sr. Dr. Daniel Carballo. Impresiones Gillt, Valparaíso. 1900. pág. 225

<sup>100</sup> Ugarte Yávar, Juan de Dios. *Valparaíso: 1536-1910: Recopilación histórica, comercial y social*. Impr. Minerva, Valparaíso, 1910, pág. 162.

### III CAPÍTULO:

#### **ANÁLISIS DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES Y LAS ORGANIZACIONES OBRERAS EN CHILE.**

Durante las primeras décadas del siglo XX, el país atravesaba una profunda crisis producto de la incapacidad de la clase dominante para encabezar el proceso de modernización capitalista. La emergencia de la “cuestión social” y los quiebres internos del bloque en el poder, en el curso de las últimas décadas del siglo XIX, debilitó su capacidad de dirección y su hegemonía.

La emergencia de sectores populares con un discurso y un proyecto alternativo, distinto y/o antagónico a la sociedad capitalista, fue un factor decisivo para el reajuste del sistema de relaciones sociales y políticas vivido durante las primeras décadas del siglo XX.

El movimiento popular, en clave social, fue principalmente una voz de protesta, reclamo y petición, que reaccionó contra el régimen social desde múltiples perspectivas, que superaron la mera protesta intentando proyectar una posibilidad de cambio.

Este proceso fue especialmente expresado por la asunción de un rol social por el Estado, la creación de una legislación laboral y social e integración de los sindicatos a la legalidad.

Antes de explicar cómo este movimiento reivindicativo comienza a tener fuerza, a lo largo del capítulo, es necesario plasmar el marco legal de la época en cuanto a relaciones contractuales laborales y bajo el cual se apoyaron las firmas comerciales y los patrones del país.

En el Estado de Derecho chileno no existía el derecho a la huelga, ni a indemnizaciones por accidentes, las horas diarias de trabajo eran fijadas por los patrones, vacaciones pagadas o salas cunas eran una utopía. No existía

oficina gubernamental que fiscalizara los asuntos laborales, tampoco sistemas de previsión social.

Las relaciones laborales en Chile se basaron en disposiciones del “Código Civil (1855), el Código de Comercio (1855), el Código Minas y el Código de Procedimiento Civil (1902), todos influidos por la escuela individualista clásica”<sup>101</sup>.

Sin embargo, dichos códigos dejaban de lado al mundo obrero y proletario de nuestro país, dicha legislación garantizaba “*las más acusada libertad contractual, renunciando a toda reglamentación del contrato de trabajo dejando éste a consentimiento de las partes, consideradas igualmente libres*”<sup>102</sup>. Así también las remuneraciones del trabajo se fijaban previamente sin importar las condiciones en las que se desarrollase el trabajo. Dichas condiciones de trabajo se veían expuestas a diario, provocando accidentes, los cuales de acuerdo a dicho Código no contemplaba indemnización, salvo en el caso de haberse producido como consecuencia de un delito o cuasi-delito del patrón.

El desinterés de la clase dominante por remediar las condiciones a las que estaba expuesta la clase obrera tanto legal, económica y social era patente. En 1900, el diputado conservador Rivas Vicuña presentaba en el congreso un proyecto de ley para crear el Patronato Nacional de Habitaciones Obreras, destinado a “*fomentar la construcción y a velar por la salubridad de la vivienda popular*”<sup>103</sup>. El proyecto durmió muchos años hasta que en 1906 fue dictada la Ley de Habitaciones Obreras que fue la primera “ley social” conocida en favorecer al mundo obrero.

---

<sup>101</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997, pág. 29.

<sup>102</sup> Iturriaga, E. Jorge. Op.cit. pág. 29.

<sup>103</sup> Iturriaga, E. Jorge. Op.cit. pág. 29.

### 3.1 LAS PRIMERAS ORGANIZACIONES OBRERAS

Los primeros indicios organizativos manifestados en el mundo popular obrero, siguen una lógica que se inserta bajo la evolución del proceso generado por sus malas condiciones sanitarias (del mundo obrero).

Los trabajadores para enmendar las privaciones que les significaban los salarios bajos, la sobreexplotación y las riesgosas condiciones de trabajo, empiezan a agruparse con el objetivo de defenderse mutuamente ante cualquier imprevisto y en caso de enfermedad, naciendo las Sociedades de Socorros Mutuos. Aunque ya fue explicada en el capítulo anterior, consideramos incluirlas en este capítulo para ejemplificar más sus ribetes organizativos. De esta manera lo ilustra María Angélica Illanes afirmando que, ante la extrema *“inseguridad vital, el pueblo artesano y obrero levantó organizaciones destinadas a protegerlo autónoma y mutuamente. Nace así la Salud Social, basada en el humanismo popular y la organización solidaria”*<sup>104</sup>.

Las Sociedades de Socorros mutuos, llamaban a la solidaridad de sus miembros (artesanos y obreros) que la conformaban, a través de pensiones por enfermedad o en caso de que un trabajador se accidentase. También apoyaban a la familia en el caso de que uno de sus miembros falleciera, haciéndose cargo del funeral entregando a la familia *“un sistema de seguridad social fundado sobre el ahorro de sus asociados”*<sup>105</sup>. Y, por último, buscaron ilustrar o más bien “regenerar” a sus miembros por medio de la enseñanza abriendo escuelas nocturnas, y dictando conferencias para educar a la gente acerca de salud. En otras palabras, las Sociedades de Socorros Mutuos surgieron debido a la inoperancia e incompetencia del

---

<sup>104</sup> Illanes, María Angélica: *En el nombre del pueblo, del Estado y de la ciencia, (...): historia social de la salud pública, Chile, 1880/1973: (hacia una historia social del Siglo X)* Santiago de Chile: Ministerio de Salud. Protege Red de Protección Social, Gobierno de Chile, 2010. pág. 36.

<sup>105</sup> Illanes, María Angélica: Op cit. pág. 36.

Estado frente a los problemas sociales, siendo éstas las únicas que podían dar respuestas a ciertos elementos que los gobernantes del país jamás pensaron en solucionar, produciéndose la primera ruptura social con el Estado.<sup>106</sup> Sin embargo esta agrupación se abstenía de la política.

La primera mutual que se conformó fue a partir de los sectores de artesanos y obreros más calificados “*con mayor capacidad de ahorro y con más tiempo libre para cultivarse que el jornalero*”<sup>107</sup>. Fue así que nació la primera Sociedad de Socorros Mutuos: la “Sociedad Tipográfica (de Tipográficas) de Socorros Mutuos” que fue fundada en 1853. Debido a la necesidad de los obreros del país de contar con el apoyo de estas colectividades, la idea de las mutuales comenzó a propagarse por el territorio. Según las cifras entregadas por Mario Garcés, hacia “1870 se habían constituido 13 sociedades mutualistas oficialmente reconocidas. En 1880 llegaban a 39 y cuando terminaba el siglo, en 1900, eran 240 y habían alcanzado ya una forma federativa nacional: el Congreso Social Obrero”<sup>108</sup>.

La idea de estas instancias organizativas salió del seno de los medios de artesanos y obreros calificados propagándose a otros sectores como la industria, comercio y como lo ejemplifica Iturriaga, la primera mutual femenina fue fundada en 1887 por las costureras de Valparaíso.<sup>109</sup>

Como fue explicado anteriormente, los mutualistas no sólo desarrollaron otras prácticas como las escuelas nocturnas y conferencia acerca de higiene y salud, sino que también desarrollaron las cooperativas, las sociedades filarmónicas, sociedades de temperancia, etc.

Hay que destacar que la importancia de las Sociedades de Socorros Mutuos, añadiendo a lo expuesto anteriormente, fue crucial en el desarrollo

---

<sup>106</sup> Illanes, María Angélica: Op cit. pág. 36.

<sup>107</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997. pág.32.

<sup>108</sup> Garcés Duran, Mario: *Crisis social y motines en el 1900*. Editorial LOM, Santiago de Chile, 200, pág. 31.

<sup>109</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997, pág. 33.

de un sentimiento prematuro de identidad de clase, *“haciéndole sentir orgullo de pertenecer a su grupo social [estando en] contra la propaganda empresarial que decía que el trabajador chileno era flojo, borracho y ladrón, todas causas de su pobreza”*<sup>110</sup>.

Una vez que las mutuales o sociedades de socorros mutuos entregaron la protección que sus miembros necesitaban y a la vez les proporcionó organización sintiéndose pertenecientes a una colectividad mayor desarrollando una prematura identidad de clase, ya no podían continuar evitando los grandes problemas que afectaban al proletariado, jornalero, comerciante, etc. como el de las remuneraciones bajas y la explotación de cada jornada de trabajo, llevando a las agrupaciones a otros ribetes reivindicativos. Como lo explica Iturriaga:

*“Las mutuales se suman entonces a la defensa del valor de la fuerza del trabajo, sentando las bases para el surgimiento de los sindicatos modernos... enriquecido por nuevas tendencias ideológicas... las organizaciones obreras ampliarán de esta forma sus horizontes teóricos y de acción. Comienzan las luchas sociales del Chile que conocemos”*<sup>111</sup>.

La politización de los sectores populares, agrupados en las mutuales, se desarrolló gradualmente comenzando con la aparición del Partido Demócrata en 1887 fundado por Malaquías Concha precursor de los movimientos obreros y sociales, cuyo objeto fue definido como la *“emancipación política, social y económica del pueblo a través de medidas en el orden político, social y económico”*<sup>112</sup>. Sin embargo, Garcés lo retrata como *“el primer partido pequeño burgués reformista, que expresaba los intereses del artesanado, de algunos estratos medios y, en forma distorsionada, las aspiraciones del proletariado”*<sup>113</sup>. Sin embargo, nos

---

<sup>110</sup>Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios. Op. cit.

<sup>111</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios. Op. cit.

<sup>112</sup> Barría Jorge. El movimiento obrero en Chile, pág. 23. En Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997. pág. 36.

<sup>113</sup> Garcés Duran, Mario: Ob.cit. pág.33.

quedaremos con la primera acepción puesto que, en rasgos generales, el proyecto del partido democrático era obtener representación en el Estado y desde allí reformar la Constitución, la ley electoral, decretar libertades políticas, etc.<sup>114</sup> Sumado a lo anterior, al haber estado estrechamente vinculados con el ideal mutualista, tomó algunas aspiraciones de éste *“el Estado debe subvencionar a las asociaciones de obreros que tengan por objeto el ahorro y el socorro mutuo como el medio más práctico de procurar bienestar, la educación del pueblo y ejercitar la democracia”*<sup>115</sup>.

Por lo tanto, gracias a las alianzas entre dirigentes mutualistas y entre partidos que se fueron gestando tempranamente, permitió que los planteamientos y requerimientos de los obreros fuesen representados en las altas esferas de la política oligárquica y que se desarrollaran en los grandes salones de sus palacios. Siguiendo esta línea, el Partido Democrático fue el aliado por excelencia de los sectores de trabajadores ilustrados *“la viabilidad de esta alianza obrero-demócrata se manifestó en la elección del primer diputado, Ángel Guarello, por Valparaíso en 1894”*<sup>116</sup>.

Ante este escenario, se asoman a finales del siglo, vientos más radicales cargados de ideas socialistas y anarquistas. Una nueva corriente obrera cuya misión era llevar el centro de la problemática social obrera a un cuestionamiento más radical, fundamentalmente a *“la contradicción entre capital y trabajo”*. Nacieron en 1890, de esta manera, las primeras organizaciones obreras concebidas desde la perspectiva de clase. De hecho existen testimonios, según Iturriaga, de *“agentes anarquistas extranjeros en Chile antes de 1890... tanto en la década del 60’ como del 70’, franceses, españoles habrían trabajado en Chile para difundir “la idea”*<sup>117</sup>. Sin embargo, no es probable que la actividad anarquista haya sido activa antes de 1890.

---

<sup>114</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 36

<sup>115</sup> Barría Jorge. El movimiento obrero en Chile, pág. 23. En Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997. pág. 36.

<sup>116</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 37.

<sup>117</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 38.

De hecho Sergio Grez apunta que fue nula antes de esa fecha.<sup>118</sup> No obstante, en los últimos años del siglo XIX, se hacen sentir sesgos anarquistas en las manifestaciones de carácter “espontáneas” como en las huelgas y motines transformándose en manifestaciones reivindicativas más radicalizadas dejando en claro una forma inicial de consciencia de clase.

Es así como en 1890, comienza a reflejarse la influencia anarquista en las organizaciones obreras, ya que influyeron en la creación de entidades de “resistencia y protección”. Lo anterior se debió a que el anarquismo utilizó medios propagandísticos para llegar a la totalidad de los trabajadores de manera progresiva: “en 1892 nace el primer periódico de tendencia ácrata, *El Oprimido de Santiago*, que alcanzó a editar varios números; nacen también los Centros de Estudios Sociales, lugar donde sus militantes dictaban conferencias, diseñaban futuros trabajos y publicaban sus diarios”<sup>119</sup>. De esta manera, se logra el propósito de difundir su doctrina, en definitiva, el anarquismo se levantó como la principal vanguardia revolucionaria para la clase obrera.

Como fue explicado anteriormente, el movimiento obrero nacional se vio influenciado, en especial por anarquistas y socialistas lo que favoreció el florecimiento de las primeras organizaciones con postura de clase más radicalizadas, llamadas Sociedades en Resistencia. “*Inspiradas por el movimiento anarquista, pueden ser consideradas como las primeras organizaciones sindicales chilenas*”<sup>120</sup>. En 1898 los obreros de la maestranza de ferrocarriles fundaron la primera Sociedad en Resistencia. Entidades similares se crearon luego en otras áreas como mueblistas y zapateros, entre otros. En ese momento Magno Espinoza era uno de los militantes que

---

<sup>118</sup> Grez Toso, Sergio: Los Anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de “la Idea” en Chile, 1893-1915. Editorial LOM, Santiago de Chile, 2007.

<sup>119</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 39

<sup>120</sup> Barria, Jorge. *El movimiento obrero en Chile*. Santiago, 1960 pág. 68.

participó activamente en la creación y el fortalecimiento de las Sociedades en Resistencia.<sup>121</sup>

Estas primeras organizaciones de la clase obrera, habían alcanzado a despuntar las trabas que significaban para ellos el mutualismo ya que en sus bases, éste no era una organización política. Por ende, sólo buscaba entregar una red de seguridad social a sus miembros sin incitar a la lucha política. En cambio las Sociedades en Resistencia eran más rupturistas, por su influencia anarquista, de hecho su principal objetivo era *“el enfrentamiento directo con el patrón, presionándolo para arrancarle concesiones que mejorasen la calidad de vida de los trabajadores”*<sup>122</sup> y la huelga sería su principal instrumento para lograrlo.

A razón de lo anterior, se puede explicar la causa de que en 1906, las Sociedades en Resistencia trataron de formar una Federación de Trabajadores de Chile que finalmente no resultó. Muchas de ellas ingresaron, posteriormente a las Mancomunales.<sup>123</sup>

Las Mancomunales, al igual que las Sociedades en Resistencia, fueron una de las primeras organizaciones sindicales.<sup>124</sup> Se ordenaron por gremio, por provincias y, finalmente a nivel nacional. La Mancomunal se organizó en respuesta a la Combinación Salitrera, asociación de los productores de salitre declarándose “en defensa del trabajo”.

Según los Estatutos, sus miembros *“debían pertenecer a la clase obrera, tener 16 años como mínimo, asistir reuniones, dar una cuota del 5% del salario mensual para ahorrar y pagar una cuota de 20 centavos mensuales. Los dirigentes debían ser “trabajadores en servicio”*<sup>125</sup>. Eran Organismos combativos que aplicaban la táctica de acción directa.

---

<sup>121</sup> Grez, Sergio. *Magno Espinoza, la pasión por el comunismo libertario*. Editorial de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 2011, pág. 86.

<sup>122</sup> Iturriaga, E. Jorge: *La huelga de trabajadores marítimos y portuarios*, pág. 39.

<sup>123</sup> Barria, Jorge. *Op.cit.* p. 72.

<sup>124</sup> Vitale, Luis. *Historia del movimiento en Chile*. Ed. POR, Santiago. 1966. pág. 83.

<sup>125</sup> Garcés Duran, Mario: *Op.cit.* pág. 40.

En 1900 se formó la primera Mancomunal en Iquique, “dos años después agrupaba a 6.000 afiliados”<sup>126</sup>. En 1902, la mancomunal dirigió una huelga que paralizó durante 60 días el puerto de Iquique.

Las mancomunales se multiplicaron como una epidemia, llegando 4 años más tarde a coordinarse en una Convención Mancomunal la cual no tuvo vida prolongada. Por supuesto, no está de más agregar que el anarquismo participó activamente al interior de estas instancias hasta 1904.

Antes de terminar es necesario abordar el corporativismo y Sergio Grez es el que lo ilustra de mejor manera. El corporativismo permaneció en un estado embrionario o anémico, pues la mayoría de las iniciativas de construcción de cooperativas abortaron en la construcción de su proyecto, perecieron al poco tiempo de su nacimiento o llevaron una existencia débil, la cual las condujo a una muerte más o menos rápida.<sup>127</sup>

De acuerdo a la investigación del mismo autor una de las primeras fue la creada por Ramón Picarte, abogado el cual fundo dos sociedades cooperativas, una de sastres y otra de zapateros. La Sociedad de Sastres llegó a tener talleres y almacenes de venta en el centro de las ciudades, lo mismo ocurrió con la Sociedad de Zapateros o Sociedad de Boteros. Ambas buscaban obtener recursos para su funcionamiento.

El periódico el Ferrocarril percibió en estas sociedades un ejemplo a ser imitado por otros gremios obreros, considerándolas como un medio para transformar al obrero en capitalista y concluir con el proletariado, pues en su concepción, *“libertando al trabajo de la tiranía del capital, al obrero de la dependencia del maestro suprimen en gran parte los agentes intermediarios y traen el buen mercado; y estableciendo una solidaridad completa entre*

---

<sup>126</sup> Vitale, Luis. Historia del movimiento en Chile. Ed. POR, Santiago. 1966. pág. 83.

<sup>127</sup> Grez Sergio. De la “Regeneración del Pueblo” a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890), Editorial LOM, Santiago de Chile 2007, pág. 446.

*todos los asociados fundan una reciproca vigilancia que asegura su moralidad*<sup>128</sup>.

Así también el Mercurio vio en dichas asociaciones el renacimiento de los gremios coloniales y la superación de los movimientos reivindicativos por la vía de una redefinición de los objetivos de los trabajadores.

Sin embargo ambas sociedades fueron fugaces, su ruptura fue inminente y su creador don Ramón Picarte al verse derrotado impulsó la creación de una organización cooperativa de consumos, sociedad de socorros mutuos y caja de ahorros populares, la cual llamó “Sociedad Trabajo para Todos” que de acuerdo a lo desarrollado por Grez, tendría los siguientes estatutos:

*“Procurar a sus socios alimentos sanos y baratos, mediante la supresión en las compras de todo intermedio, como igualmente la confección de ellos en gran escala, etc...., bajar el precio del arriendo de las habitaciones de los socios, sistematizando para ellos la garantía de la sociedad, y proporcionarles trabajo, estableciendo entre los asociados el cambio de los productos trabajados por ellos mismos*<sup>129</sup>.

Este era un gran proyecto, pues su principal objetivo era suprimir lo más posible los intermediarios entre el productor y el consumidor, comprando los artículos al por mayor, para así abaratar los precios. Junto con esto también proponía la baja de los precios en lo que respectaba a habitaciones, ropa, enseres domésticos y otros artículos, los cuales serían producidos por industrias pertenecientes a la misma sociedad. Sin embargo, a pesar de todos los intentos realizados por Picarte, sólo paso a ser un sueño, jamás llegó a concretarse dicho proyecto.

Valparaíso también fue escenario de cooperativas, una de ellas fue la Asociación de Trabajadores de Valparaíso, fundada en 1877 por don Fermín

---

<sup>128</sup> El Ferrocarril, Santiago, 30 de julio de 1863, en Grez, Sergio. De la Regeneración del Pueblo... op.cit. pág. 447.

<sup>129</sup> Grez, Sergio. Ibídem, pág. 448.

Vivaceta. Creada bajo una aguda crisis económica la cooperativa se basaba en un sistema de acciones, donde cada socio podía poseer un número ilimitado de éstas. Los objetivos de la Asociación de Trabajadores de Valparaíso fueron variados, para algunos existía la necesidad de crear y establecer un bazar donde sus miembros pudiesen allí vender sus productos, la construcción de edificios para con esto dar empleo a albañiles, carpinteros y pintores, también establecimiento de escuelas dominicales para los obreros, etc.

Según Vivaceta el corporativismo no se basaba en el concepto de lucha de clases, sino en el de cooperación entre capitalistas y obreros, según el cual *“todos se prestan mutuos servicios y acrecientan su fortuna”*<sup>130</sup>. No podemos hablar de que el corporativismo triunfó entre las formas de organización, tanto del mundo obrero como del proletario. Para dichos individuos la organización más confiable seguía siendo el mutualismo, inclusive ni los capitalistas se dejaron convencer por dicha forma de organización siendo éstos beneficiarios.

El proceso de organización del proletariado se consolidó con la realización en Santiago de la Primera Convención Nacional de las Mancomunales, a la que asistieron el 15 de mayo de 1904 unas 15 organizaciones en representación de 20.000 afiliados, la cual fue considerada por Humberto Valenzuela como el Primer Congreso Nacional del Proletariado Chileno y el primer intento de crear una central sindical de carácter nacional.<sup>131</sup>

Después de esta Convención, las Mancomunales lograron notorios avances en la organización nacional por gremios. La agudización de la lucha de clases obligó a la burguesía a discutir públicamente, en el Parlamento y los periódicos, la llamada “Cuestión Social”.

---

<sup>130</sup> Grez, Sergio. *Ibíd.*, pág. 450.

<sup>131</sup> Vitale, Luis. *Historia del movimiento en Chile*. Ed. POR, Santiago. 1966. pág. 88.

Para finalizar es necesario precisar que las primeras agrupaciones obreras surgieron como respuesta a una necesidad del proletariado chileno, el cual no encontraba respuesta en el sistema político del Estado. Sin embargo, estas agrupaciones fueron evolucionando a entidades más politizadas para alcanzar una mayor organización.

### 3. 2 LAS PRIMERAS MOVILIZACIONES OBRERAS EN VALPARAÍSO.

El primer movimiento obrero se fija en una fecha tan temprana como septiembre de 1825.<sup>132</sup> El movimiento de lancheros, marineros, pescadores y otros sectores populares de Valparaíso se organizan a causa del desempleo, producto del desarme de la Escuadra que había hecho las campañas de la Independencia, protestando éstos por los salarios impagos, el estricto reglamento de carga y descarga, el cual provocaba un restrictivo acceso y desarrollo de las actividades en el puerto. Luego de una masiva concentración y un enfrentamiento violento, el Gobierno de Santiago retiró dicho reglamento, saliendo vencedores. Gracias a estos antecedentes, según el texto Historia de la Marina Mercante

*“... los trabajadores portuarios, sobre todo los de Valparaíso habían adquirido fama de organizados y dispuestos a combatir por lo que consideraban les correspondía...”*<sup>133</sup>.

El historiador Sergio Grez Toso, desde 1825 y hasta antes de la Guerra del Pacífico contabilizó trece movimientos, peticiones o huelgas de cargadores o lancheros portuarios, debido a diversas causas; en general el denominador común eran las reivindicaciones gremiales, las remuneraciones, las diversas restricciones impuestas por la autoridad.<sup>134</sup>

---

<sup>132</sup> Historia de la Marina Mercante Chilena 1542-2006. Asociación Nacional de Armadores, 2006 pág. 108.

<sup>133</sup> Historia de la Marina Mercante Chilena 1542-2006, 2006 Op. cit. pág. 108.

<sup>134</sup> Grez Toso, Sergio. De la Regeneración del Pueblo a la Huelga General. Génesis y Evolución Histórica del Movimiento popular en Chile (1810-1890). Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Estudios Barros Arana, Santiago, 1998. págs. 446-450.

Hacia 1890 la huelga conocida como Huelga General envuelve a gran parte del país, especialmente a sus puertos. Según el texto Historia de la Marina Mercante dicha huelga puede resumirse en una coyuntura de crisis económica, que afectó primeramente a los trabajadores de la zona productora del salitre, produciéndose despidos y bajas de remuneraciones. Agregándole a todo lo anterior la tensión política, que enfrentaba la administración del Presidente Balmaceda y quienes se le oponían en el Congreso.<sup>135</sup>

La huelga estalló el 2 de julio de 1890 precisamente en un puerto, Iquique, la cual fue iniciada por un gremio de marítimos. Para el historiador Oscar Olivares la huelga fue impulsada por el tradicional gremio de estibadores.<sup>136</sup> Su petitorio consignaba la derogación de una disposición que instituyó la obligatoriedad de pagar el 25% del total de los ingresos brutos del gremio, por concepto de derechos, por el uso de faenas del muelle fiscal y que sus salarios les fuesen cancelados en plata regular. Es apremiante advertir que los salarios fluctuaban entre 20 centavos y un peso diario, en jornadas que se entendían entre las 12 y las 18 horas diarias. Los empresarios opinaban al respecto “...pretenden los lancheros que se les pague en plata. No se conforman con los tres pesos diarios que ganan, más almuerzo y comida...”<sup>137</sup>. A su vez, incluyeron entre las demandas la destitución de sus funciones de quién se desempeñaba como comandante del gremio. La manifestación se desarrolló en una arena muy agresiva. Graves incidentes protagonizados por huelguistas enfrentados a las fuerzas policiales concluyeron en un número no especificado de muertos y heridos.

---

<sup>135</sup> Historia de la Marina Mercante Chilena 1542-2006. Op. cit. pág. 108.

<sup>136</sup> Olivares, Oscar. Los sindicatos portuarios de Valparaíso: génesis, ascenso, consolidación en el Chile republicano y su inserción en la economía globalizada en Archivum, Revista del Archivo Histórico y Patrimonial de Viña del Mar, N°8, 2007. pág. 287.

<sup>137</sup> Olivares, Oscar. Los sindicatos portuarios de Valparaíso: génesis, ascenso, consolidación en el Chile republicano y su inserción en la economía globalizada, op. cit. pág. 287.

Un cálculo aproximado de la prensa señalaba que los muertos ascendían a 4, los heridos a 27 y los detenidos a 37.<sup>138</sup>

Sin embargo, dicha huelga no se depuso en su territorio de inicio; ésta se trasladó a Valparaíso y fue allí donde ocurren los episodios más trágicos de la Huelga General de 1890.

Los iniciadores fueron, al igual que en el norte, los trabajadores portuarios y sus motivaciones eran similares, es decir derivadas de sus condiciones de trabajo y paga. Ellos abogaban porque sus servicios fuesen retribuidos en dinero metálico y porque se suprimieran varios descuentos de los cuales eran objetos. Alentados por las proporciones que habían adquirido las movilizaciones de sus compañeros nortinos los trabajadores de la Compañía Sudamericana de Vapores se declararon en huelga el 21 de julio. Según el historiador Jorge Iturriaga los fleteros y lancheros de la Sudamericana de Vapores exigían el fin de los descuentos de salario de los que eran víctimas del 25% por derecho de muellaje, del 12% que dejaban en caja y el 10% que les quitaban los capataces.<sup>139</sup>

Algunos tripulantes de vapores paralizaron también sus faenas, ignorándose sus peticiones. Los ánimos no estaban del todo tranquilos: apenas declarada la huelga, grupos de huelguistas recorrieron la ciudad con garrotes, ocasionando algunos destrozos. Hablaron con el Intendente, quien dijo que no tenía ningún poder para ayudarlos, puesto que se trataba de un problema entre los trabajadores y las navieras empleadoras y en una instancia más remota, con el Congreso, pues esos descuentos eran ley, explica el autor Iturriaga en su texto.

De acuerdo al relato expuesto en el libro Historia de la Marina Mercante Chilena, la huelga adquirió proporciones tales que la ciudad se paralizó y varios establecimientos comerciales fueron objetos de violencia y saqueos. Las sedes de las grandes instituciones financieras y navieras se

---

<sup>138</sup> Olivares, Oscar. Los sindicatos portuarios de Valparaíso: génesis, ascenso, consolidación en el Chile republicano y su inserción en la economía globalizada, op.cit pág. 287.

<sup>139</sup> Iturriaga, Jorge. La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997 pág. 54.

salvaron de los ataques, pues éstas constaban de resguardo policial, que debió cargar en contra de las masas de manifestantes agrupadas en la Plaza Rafael Sotomayor.

El resultado de la huelga en el ámbito de la violencia sumó 300 heridos, 430 detenidos y un número indeterminado de muertos, que se calcula que pueden ascender al centenar, pues se comentaba que hubo ocultamiento de cadáveres, para evitar el escándalo que hubiera significado una violencia represiva de tal magnitud.<sup>140</sup>

Iturriaga (1997) finalmente agrega que los hechos se extenderían por lo menos cuatro días, sumándose al grito de huelga los trabajadores de distintas áreas, panaderos, gente de industrias, de la maestranza de ferrocarriles, mecánicos de fundiciones, abarcando hasta Viña del Mar. Muchos de estos obreros resistieron más de esos tres o cuatro días, pero finalmente el movimiento no logró sus objetivos, por la intransigencia patronal y sobre todo por la feroz represión. Otro antecedente es el entregado por el texto Historia de la Marina Mercante, pues en éste se explican y coincide con lo mencionado con Iturriaga. Los resultados, además de ser trágicos y sangrientos, fueron infructuosos, ya que los trabajadores porteños no sólo no lograron sus peticiones, sino que como la consecuencia más relevante que envolvía al mundo marítimo, produjo la disolución del gremio de los trabajadores portuarios, los cuales ahora debían y serían empleados, por cada una de las compañías navieras por separado.

---

<sup>140</sup> Historia de la Marina Mercante Chilena 1542-2006. Asociación Nacional de Armadores, 2006 pág. 109.

### 3.3 LA FIGURA DE MAGNO ESPINOZA Y SU APORTE A LOS MOVIMIENTOS SOCIALES EN VALPARAÍSO.

Magno Espinoza fue un reconocido activista y anarquista chileno del cual, gracias a la investigación realizada por Sergio Grez, se conoce un poco de su historia personal y su trabajo arduo, durante los movimientos sociales de Chile, a fines del siglo XIX y principios del XX.

De oficio mecánico broncero, Magno Espinoza era poseedor de una gran oratoria considerada vibrante y apasionada<sup>141</sup>, según las palabras de su compañero activista Alejandro Escobar, casado con la joven trabajadora Carmen Herrera, compañera de lucha y participante también de los movimientos sociales. Tuvieron un hijo, llamado Magno Angiolillo<sup>142</sup> que, de acuerdo a la investigación de Sergio Grez, dicho nombre era en honor al joven anarquista italiano Michelle Angiolillo Lombardi ejecutado en España, por ser el causante del asesinato del presidente del gobierno español Antonio Cánovas del Castillo. Aquel nombre escogido da fe de las convicciones políticas y sociales a las cuales se adherían los Espinoza.

El desarrollo del capitalismo se había acelerado durante 1880, acrecentándose la proletarización, la llamada Cuestión Social mostraba la cara más dura y horrible de las condiciones sociales a las cuales estaban expuestos los obreros y proletarios, así también debido a esta explotación y desigualdad social comienzan los movimientos sociales a tomar más fuerza y organización. Magno Espinoza bajo este contexto, inició su trabajo.

Los primeros años de su vida fueron en Santiago; sin embargo hacia 1901, junto con su familia, abandonó dicha ciudad para trasladarse a Valparaíso. Fue en esta ciudad donde Magno Espinoza realizó, organizó y dirigió los movimientos sociales de Valparaíso.

---

<sup>141</sup>Grez, Sergio. *Magno Espinoza, la pasión por el comunismo libertario*. Editorial de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 2011, pág. 9.

<sup>142</sup>Ibídem pág. 10.

Luego de encontrar trabajo, Magno penetró en las sociedades obreras; sin embargo tal como menciona Grez éstas se encontraban en un “estado paupérrimo”<sup>143</sup> salvo la Federación de Obreros de Imprenta de Valparaíso, la Federación de Obreros de Resistencia de Valparaíso y la Federación de Viña del Mar.

Magno de acuerdo a esta situación escribía:

*“Debemos advertir que las sociedades de éste puerto –a excepción de las tres que ya se mencionaron- son verdaderas nulidades, pues jamás hicieron nada útil, como la inmensa mayoría de las sociedades de Chile... pues ni siquiera socorren a sus enfermos, porque sus presidentes y directores son dueños de las fábricas y talleres, tipos aburguesados, explotadores más tiranos que los mismos burgueses... estos tipos han hecho fortuna con los fondos de esas mismas sociedades... Téngase en consideración que estas sociedades que tanto alardean de trabajar por el mejoramiento de la clase trabajadora han desautorizado todos los movimientos obreros habidos en estos últimos y tiene razón porque con estos movimientos no se eligen diputados ni se consiguen subvenciones...”<sup>144</sup>”*

Según su experiencia y formación en las luchas sociales y políticas, capacidades organizativas y facilidad de su palabra logró la confianza de numerosos círculos de obreros y trabajadores de Valparaíso y Viña del Mar. Gracias a esta confianza pronto se convirtió en dirigente de los trabajadores de la Maestranza de los Ferrocarriles del Estado. Hacia 1901 en su cargo como presidente lideró un meeting en donde se movilizaron los trabajadores de la Maestranza exigiendo el despido de jefes detestados.<sup>145</sup> Magno tenía y provocaba una gran adherencia, se convirtió en un líder representativo para las masas proletarias y obreras; luego de ocurrido dicho meeting, sus

---

<sup>143</sup> Grez, Sergio. Magno Espinoza, *la pasión por...* op. cit pág. 61.

<sup>144</sup> Magno Espinoza, “De Valparaíso”, La Ajiación N° 15, Santiago, 24 de octubre de 1902 en Grez, Sergio. *Magno Espinoza, la pasión por el comunismo libertario*. Editorial de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 2011, pág. 62-63.

<sup>145</sup> Grez, Sergio. *Magno Espinoza, la pasión...* op. cit pág. 64.

compañeros de filas de Santiago en apoyo a dicho movimiento se movilizaron, acudiendo a este meeting de apoyo según los datos entregados por Grez, 6.000 trabajadores de la Maestranza de Ferrocarriles y de distintas fábricas.

Magno y su compañero Eduardo Gentoso, asistieron a dicho meeting, en su figura como delegados de Valparaíso. En dicha ciudad asistieron a una reunión con el presidente de la época don Germán Riesco.

Para Grez esta entrevista fue un hecho extrañísimo en la historia del anarquismo mundial, pues por una parte tanto jefes de estados como gobiernos de América Latina y Europa estaban dando una lucha intensa contra los anarquistas y por otro lado, porque los libertarios, se negaban terminantemente a establecer negociaciones con las autoridades estatales; ellos eran revolucionarios, la “acción directa” contra los patrones y el Estado.

Su trabajo en Valparaíso comenzó a dar los primeros frutos; fue elegido Presidente de la Federación Obrera de Resistencia. Gracias a la organización obtenida por dicha federación ésta se convirtió en un ejemplo, luego se organizó la Sociedad de Resistencia de Panaderos, sociedad que se destacó por entregar educación gratuita a través de una escuela nocturna para los miembros de su gremio. Hacia 1901 también se organizó la sociedad de resistencia de los obreros de la Maestranza de Ferrocarriles y fábricas particulares, tal sociedad eligió a Magno como su presidente. Espinoza se transformaba en nexo entre las sociedades, mantuvo contacto con los trabajadores de la marina mercante, ayudándolos a constituir la Unión de Tripulantes de Vapores, que de acuerdo al dato entregado por Grez, dicha poderosa organización desempeñaría un papel destacadísimo en la huelga marítima y portuaria de 1903.<sup>146</sup>

Gracias a estos antecedentes la figura de Magno Espinoza se encierra en un ser libertario, luchador de sus ideales y por sobre todo, un hombre de

---

<sup>146</sup> Grez, Sergio. Magno Espinoza, la pasión...op.cit pág. 70.

masas. Sus principios e ideas libertarias se vieron llevadas a la práctica y puestas a prueba en la Huelga Portuaria y Marítima de Valparaíso en 1903. Dicha movilización era la consecuencia directa del rechazo de las demandas sociales y económicas que los jornaleros y lancheros de la Pacific Steam Navigation Company le habían hecho llegar a sus patrones. El movimiento poco a poco fue aumentando, cinco días después de comenzado dicho movimiento, se habían sumado los trabajadores de la Compañía Sudamericana de Vapores, los lancheros y jornaleros del muelle fiscal. A pesar de toda la adhesión que tuvo el movimiento, las compañías no cedían frente a las peticiones de sus trabajadores.

Hasta ese momento según lo explicado por Grez no se apreciaba una influencia ácrata en ninguno de los gremios involucrados; sin embargo sus compañeros de fila de Santiago para promover la solidaridad con los obreros porteños realizaron manifestaciones públicas, en las cuales indicaban que los anarquistas se estaban esforzando por extender el movimiento, dándole una impronta combativa a través de los medios de acción directa, que venían predicando y poniendo en práctica en las luchas sociales y populares aunque aún a escala reducida.<sup>147</sup>

A fines de abril, Magno fue elegido presidente de los vaporinos. Este junto a su gremio les proponía a los lancheros, estibadores y jornaleros de la Aduana tomar nuevas medidas para hacer respetar sus derechos. Sin embargo, estallaron contradicciones entre los libertarios y los sectores más moderados. Por una parte José Ramírez y Demetrio Sepúlveda, delegados de los estibadores intentaban dar una conducción pacífica a la movilización buscando el apoyo tanto en autoridades y políticos; en cambio Magno y sus compañeros proponían formar una combinación de sociedades o liga de resistencia para así lograr el triunfo de la huelga, aprovechando la ocasión de fomentar la solidaridad de clase y la conciencia de los obreros.

---

<sup>147</sup> Grez, Sergio. Magno Espinoza, la pasión...op.cit pág. 84.

Las críticas a Magno Espinoza no tardaron y fue así que el periódico demócrata *La Locomotora*, cuestionaba su personalidad y profesión:

*“¿Quién es él? Es un remedo de armador de máquinas, corrido de Valparaíso, donde no se acepta su pobre trabajo ni por veinte centavos al día. No se preocupa cinco minutos de su trabajo, pues, todo su ideal es la propaganda anarquista; toda su preocupación recorrer los talleres para hacer tiempo a los operarios que tienen la debilidad de oír la exposición de sus ideas anarquistas.*

*Como puede surgir por sus méritos personales busca apoyo y tomándose de esa coyuntura anarquista, revoluciona, enreda, intriga y hace de los talleres un maremágnum.*

*Su trabajo nada vale porque no lo conoce y afirma que hay maestros que apenas saber firmar. Dice que no saben trazar una línea recta porque él está aprendiendo a trazarlas en una escuela nocturna. Quiere concursos para ocupar los puestos de jefes de talleres, ¿para presentarse él?”<sup>148</sup>.*

Las críticas a Magno Espinoza quizás radicaban en la no residencia en el puerto, pues ya se había trasladado a Santiago y desde allí se trasladaba al puerto en reiteradas ocasiones durante la huelga a participar de ella e impulsar solidaridad. Mientras Magno se encontraba fuera de la ciudad era reemplazado por Ignacio Mora para la conducción del movimiento vaporinos.

En sus visitas al puerto traía consigo las noticias del apoyo entregado por sus camaradas en Santiago, así también durante su estadía organizaba colectas para reunir dinero para los huelguistas, difundía información, organizaba reuniones siendo una de las más importantes el Meeting del 4 de mayo en la manifestación organizada por los vaporinos en la Avenida Brasil.

---

<sup>148</sup> Iturriaga, E. Jorge: La violencia es actualidad. Fotografías de una huelga- matanza Revista Sucesos, Valparaíso, 1903. En, Fernández Marco: Arriba quemando el Sol. Estudio de Historia Social Chilena. Experiencias populares de trabajo, revueltas y autonomía (1830-1940). Editorial LOM, Santiago de Chile 2004. pág. 73-74.

Fue allí donde Magno realizó un discurso. De este discurso sólo existen algunas partes que se conocen:

*“No debemos trepidar un momento, antes que rendirnos a los patronos debemos preferir que nuestros pechos sean atravesados por las bayonetas y en los momentos que estemos en la agonía, gustaremos el placer de ver como arden los edificios de nuestros tiranos y como se arremolina el agua al hundirse los vapores de las compañías que hoy nos oprimen<sup>149</sup>”.*

Dicho discurso se tornó realidad el día 12 de mayo, la jornada más violenta y decisiva del movimiento; fue así que los huelguistas y manifestantes se dirigieron a atacar a sus enemigos, primero se dirigieron al edificio de la Compañía Sudamericana de Vapores, prendiendo fuego contra ésta, la cual también era la residencia del gerente de la compañía don Horacio Lyon. Mejor suerte corrió El Mercurio de Valparaíso, el cual sólo fue apedreado, pues los funcionarios del diario repelieron a los manifestantes a punta de tiros. La represión policial y militar fue feroz, durante los enfrentamientos se contaban decenas de civiles muertos.<sup>150</sup>

Luego de la huelga portuaria y marítima Magno Espinoza permaneció en Santiago. Sin embargo la corriente anarquista de la cual era miembro, tuvo una baja importante entre 1904 y 1905. Muchas de las sociedades de resistencia creadas se estaban desintegrando, el movimiento y sus líderes tomaban otras filas, muchos se alistaron y militaron en el Partido Democrático, otros se fueron al exilio. Para Magno esta situación le provocó un gran impacto y su popularidad se veía difusa.

Según Grez y de acuerdo a su investigación, los dos últimos años de su vida perteneció a la Maestranza de Ferrocarriles del Estado, porque fue allí donde encontró la muerte el 25 de octubre de 1906. Sus camaradas del

---

<sup>149</sup> Grez, Sergio. *Magno Espinoza, la pasión...* op cit. pág. 90.

<sup>150</sup> Grez, Sergio. *Magno Espinoza, la pasión...* op.cit págs. 92-93.

periódico izquierdista del Partido Democrático lo consideraron como uno de los *primeros apóstoles del socialismo chileno*.

### **3.4 ANTECEDENTES Y ORGANIZACIÓN DE LOS GREMIOS MARÍTIMOS DE VALPARAÍSO.**

La organización gremial de los trabajadores portuarios comienza desde los inicios de la República, progresando paulatinamente a medida que avanza el siglo. Sin embargo, antes de plasmar esta evolución, es necesario hacer una descripción de los gremios que, a comienzos del siglo siguiente, serán protagonistas de la primera huelga de proporciones del siglo XX.

Los protagonistas son pertenecientes a cuatro gremios diferentes, los cuales estaban encargados del tráfico comercial marítimo del puerto principal del Pacífico, por ende, tenían la responsabilidad de manipular las entradas fiscales de la nación: cargar, descargar, estibar o acomodar la mercadería.<sup>151</sup>

Como explicamos al comienzo del capítulo, la duración, la paga y el horario de la jornada laboral estaba fijado por el empleador; sin embargo el contrato podía terminar cuando el empleador lo determinara, lo que obligaba a los trabajadores marítimos a buscar otro trabajo.

El gremio de los jornaleros, eran los encargados, según Iturriaga, los que se ocupan de transportar la mercadería desde los muelles hacia los almacenes o bodegas particulares y acomodarlas en ellos y viceversa, en otras palabras, se ocupan del transporte terrestre de la mercadería los que deben *“mover al hombro bultos de más de 100 kilos y en 1902... los empleadores seguían doblando las espaldas de los jornaleros con más de un centenar de kilos”*<sup>152</sup>. Dentro de este mismo gremio nos encontramos con los jornaleros de Aduana, los cuales estaban encargados del transporte de la mercadería extranjera hacia los almacenes fiscales y ésta era celosamente

---

<sup>151</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 49.

<sup>152</sup> Iturriaga, E. Jorge. Íbidem.

registrada por los funcionarios de Aduana. Tal era la importancia de este traslado, que los jornaleros eran estrictamente vigilados por capataces, los cuales eran ojos de los contratistas. Los capataces, *“ejercían una conducta abusiva... estos pedían avances de la paga, aquellos accedían, sin antes quedarse con el 10% de cada sueldo”*<sup>153</sup>.

Por otro lado, los estibadores era un gremio más especializado, el cual se encargaba de ordenar las mercaderías a través de incipientes grúas, por lo que el trabajo seguía siendo manual. Según Iturriaga, este era uno de los gremios más numerosos retratándolo de la siguiente manera: *“Sólo para la Pacific Steam Navigation Company... trabajaban en promedio unos 600 jornaleros, [en la] Compañía Sud Americana de Vapores... una veintena de buques a vapor [donde]... se sobrepasan los dos mil estibadores en el puerto de Valparaíso”*<sup>154</sup>. Este grupo estaba bajo una fuerte explotación, a razón de que su paga era diaria lo que significaba que el patrón ordenaba que movieran la mayor cantidad de mercancía posible en ese día, lo que normalmente se haría en dos.

También se encontraba el gremio de los lancheros, quienes eran encargados de cargar o descargar la mercancía a bordo de lanchas con capacidad de 10 a 16 toneladas<sup>155</sup>, además debían ir al encuentro de los barcos que no podían recalar el muelle, descargando la mercadería por mar manualmente pero con ayuda del personal del barco. No eran dueños de sus lanchas, ya que les pertenecían a sus patrones. Su paga no era diaria *sino por kilos de mercadería sencilla y otra para carbón y metales*<sup>156</sup>. Lo anterior generó el abuso de los patrones ya que sobrecargaban las lanchas y no pagaban por el sobrepeso y por último, este gremio era el que trabajaba con más riesgos ya que en invierno debían hacerlo con temporales.

Por último, encontramos a los tripulantes de los vapores, más conocidos como “vaporinos” o “gente de mar”, gremio en que se encontraban desde

---

<sup>153</sup> *Ibíd*em

<sup>154</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, págs. 49-50.

<sup>155</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 50.

<sup>156</sup> *Ibíd*em

simples cargadores hasta maquinistas, caldereros y fogoneros. Su horario de trabajo no estaba establecido. De hecho, debían estar a disposición del capitán de navío. Aunque gozaban de algunas ventajas como el caso de que algún tripulante falleciese, los herederos podían recibir el pago correspondiente hasta el día de su muerte, eran víctimas de la arbitrariedad del capitán ya que si el trabajo disminuía *“muchos eran despedidos y botados en tierras extrañas y cuando alguien caía enfermo, lo bajaban en el puerto de turno, no se le pagaba lo trabajado, y se lo enviaba a un hospital de caridad”*<sup>157</sup>.

En general, los gremios marítimos sufrían la inestabilidad del trabajo, la explotación laboral (llegaban a trabajar 16 horas o más), variabilidad de la oferta de trabajo y la abundancia de mano de obra. Todo lo anterior traía devastadoras consecuencias para los gremios portuarios, puesto que en el caso de cualquier intento de algún representante del gremio por mejorar las condiciones de trabajo, era socavado por la sencilla prerrogativa del patrón de poder *“reemplazar a los responsables de ese movimiento, por contar con abundante mano de obra esperando a ser contratada”*<sup>158</sup>.

Debido a la gran inestabilidad de la gran mayoría de los trabajadores portuarios, éstos, al igual que el resto de los trabajadores del país, estaban asociados en sociedades de socorros mutuos. Según Iturriaga, los jornaleros y estibadores estaban agrupados en la Sociedad Unión de Jornaleros y Estibadores Arturo Prat, una de las más grandes y activas de las del puerto; los lancheros lo hacían en la Sociedad Gremio de Lancheros y la Sociedad Covadonga Unión de Fleteros y los tripulantes de vapores estaban integrados en la sociedad Unión Marítima Navegantes, además de la Unión de Tripulantes de Vapores, la cual era una entidad del tipo sociedad de resistencia, de orientación anarco-sindicalista.<sup>159</sup>

---

<sup>157</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 53.

<sup>158</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 52.

<sup>159</sup> Ibídem.

Sin embargo, la organización de los gremios portuarios no nació de la noche a la mañana, sino que fue evolucionando a medida que transcurría el siglo XIX.

La historia organizacional de los gremios marítimos, comienza en 1830 cuando *“el Estado asumió la organización de un Gremio de Jornaleros, e incluyendo luego a los lancheros”*<sup>160</sup>. El motivo de esta intromisión por parte del Estado se debía que este dependía de los impuestos de la mercadería extranjera, por lo tanto era necesario controlar a la mano de obra que se encargaba de recibirla y trasladarla. Fue en esta instancia de intervención estatal, donde se originan los primeros sesgos de organización gremial.

Como gremio se adjudicaron varios logros como: los comerciantes comenzaron contratar a los operarios del Gremio con tarifas claras e iguales para todos, la creación de una corporación la que, mediante un capital colectivo, asistía a sus miembros en caso de enfermedad o invalidez y por último, lograron que se reglamentara la jornada de trabajo, extendiéndose ésta desde 7:00 a las 16:00.<sup>161</sup>

Sin embargo, los logros se vieron opacados por situaciones lamentables. Luego de una petición del gremio para aumentar las tarifas de transporte a la autoridad en 1874, ésta rechazó la petición, expulsó a los dirigentes del gremio y cambió la estructura del Gremio. Los trabajadores ante esta situación se declararon en huelga, sin embargo fue resquebrajada por tropas de marinería.

Posteriormente, en 1890, los trabajadores se volvieron a declarar en huelga, conocida como la primera “huelga general”, que ya fue descrita en el apartado anterior, exigiendo a la Sud- Americana de Vapores el fin de los descuentos de salario que sufrían: *“del 25% por derecho de muellaje, del 12% que dejaban en caja y el 10% que les quitaban los capataces”*<sup>162</sup>. Luego de grandes incidentes en la ciudad, el movimiento no logró el cumplimiento

---

<sup>160</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 54.

<sup>161</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 53.

<sup>162</sup> Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, pág. 55.

de sus petitorios debido, según lo que apunta Sergio Grez, a la gran represión y a la intransigencia patronal.<sup>163</sup>

Una vez que el fisco dejó de depender de los impuestos de la mercadería extranjera gracias al librecambismo, el gremio fue suprimido. Sin embargo la experiencia organizacional obtenida por los trabajadores en esta instancia gremial, significó un alto número de organizaciones que fueron fundadas una vez disuelto el gremio como la Unión Marítima, Sociedad Gremio de Lancheros, Unión de Tripulantes de Vapores y la Sociedad Unión Marítima de Navegantes. Con estos antecedentes organizativos, entramos de lleno a 1903 año donde se erige un movimiento que no será indiferente para la sociedad porteña ni para las autoridades del país, será el movimiento que pondrá en la palestra la llamada “Cuestión Social”.

---

<sup>163</sup> Grez Toso, Sergio: *De la “Regeneración del Pueblo” a la Huelga General. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Editorial RILL, Santiago de Chile, 2007. pág. 348.

#### **IV CAPÍTULO:**

### **HUELGA PORTUARIA Y MARITIMA EN 1903. ANÁLISIS DE LOS PETITORIOS REDACTADOS POR LOS TRABAJADORES A LAS COMPAÑIAS NAVIERAS**

La elite beneficiada del Chile de principios del siglo XX no percibe la situación de la gran mayoría del pueblo. No obstante, se evidencia el deterioro de sus condiciones habitacionales, de educación, salud y remuneraciones, con tasas de analfabetismo que alcanzaban el 40 %, junto con los vicios propios de la época pero que aquí se multiplicaban por mil, por ejemplo, la prostitución, alcoholismo, delincuencia, todo, de la mano de un fuerte crecimiento demográfico hacia la periferia, a razón de una reproducción geográfica de la desigualdad social. Se convierten así, en factores determinantes para impulsar todo tipo de movimientos sociales y revolucionarios.

Conocida como la primera masacre de la Historia del Siglo XX, la Huelga Portuaria y Marítima de 1903 en la ciudad de Valparaíso, nos presenta la angustiosa y clara necesidad de los hombres del mar, por organizarse y movilizarse en busca de sus derechos y beneficios, desplazados por la máquina Capitalista reinante en nuestro país, en los primeros años del siglo pasado.

#### **4.1 LOS INICIOS DE LA HUELGA PORTUARIA Y MARÍTIMA DE VALPARAÍSO EN 1903**

De acuerdo a los antecedentes y datos encontrados en libros y especialmente en dos fuentes escritas, por una parte El Mercurio de Valparaíso y también el Chileno de Valparaíso, periódicos de la época que completan sus columnas diarias con datos e informaciones de los sucesos y

desarrollo de la huelga, en dos miradas diferentes nos indican como primer dato que la Huelga Portuaria y Marítima de Valparaíso habría comenzado días antes del 15 de abril de 1903, pues desde ese día, en ambos diarios se informa a la población porteña el inicio de una huelga de gente de mar. Esta gente de mar a la que ellos se referían eran los trabajadores encargados de las tareas de carga y descarga de la Compañía Inglesa de Vapores. (Pacific Steam Navigation Company).

Inicialmente los huelguistas reclamaban una modificación en los horarios de trabajo, pues este los mantenía todo el día dentro del Malecón, el trabajo diario se contemplaba desde las 6 A.M. a las 6 P.M. de acuerdo a lo informado por el diario El Mercurio de Valparaíso.

*“Piden los operarios que las horas de trabajo sean en la época de invierno de siete de la mañana a cinco de la tarde, dejándoles el tiempo que en la actualidad se les concede para el desayuno de ocho y media a nueve, y para el almuerzo de una a dos”<sup>164</sup>.*

De acuerdo a la investigación realizada por Mario Garcés, los huelguistas también exigían un aumento de sueldo, el cual correspondía a un 10% más elevado que sus compañeros de la otra compañía naviera, la Sudamericana de Vapores<sup>165</sup>, mencionando que los trabajadores utilizaban esta estrategia para convencer a la compañía de alcanzar una mejor paga que los trabajadores de la compañía Sudamericana de Vapores, compañía rival, entregándole un mayor prestigio frente a la sociedad.

Frente a esta primera reclamación por parte de la gente de mar, el gerente de la PSNC, don J.W. Sharpe se negó a considerar las demandas de los trabajadores y amenazó a los huelguistas con el envío de “nuevas cuadrillas de trabajadores que ya tenían contratados”<sup>166</sup>.

---

<sup>164</sup> El Mercurio de Valparaíso, 15 de abril de 1903

<sup>165</sup> Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900. Editorial LOM, Santiago de Chile, 2006, pág. 96.

<sup>166</sup> Iturriaga, E. Jorge: *La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903*. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997.

Para lograr una mejor comunicación con la compañía naviera los trabajadores se entrevistaron con el Director Marítimo, el Señor Fernández Vial, este les prometió ayudarlos y ver modo de arreglar las dificultades pendientes.

De acuerdo a la publicación del diario El Mercurio de Valparaíso los huelguistas habían elevado un petitorio a dicha compañía naviera en donde manifestaban sus necesidades más urgentes y de solución inmediata:

*“1° Al jefe del territorio marítimo don Arturo Fernández Vial, nombrándole como árbitro nuestro, la que fue aceptada por más de 200, que era el número de la reunión.*

*2° Pasar una circular a las compañías de vapores y a las casas consignatarias de buques y a la Cámara de Comercio de este puerto, como igualmente a la gobernación marítima y a la Intendencia de la provincia.*

*3° Que el tiempo de trabajo sea de 7 A.m. a 5 P.M., siendo este tiempo permanente, con una hora de comida, de 11 a 12 M: o de las 12 a 1 P.M.*

*En caso de ocuparnos después de la hora antes dicha será un trabajo extra; su valor por horas de cincuenta centavos en mercaderías y de sesenta centavos en metales y carbón.*

*4° En ningún caso podrá haber medios días ni tres cuartos de días.*

*5° El trabajador por días será por mercaderías de \$ 4, por carbón y metales \$5; días festivos según declarados por LEI DE LA REPUBLICA tendrá un RECARGO del 25%”<sup>167</sup>.*

Las respuestas por parte de la Compañía no se hicieron esperar y fue así que con fecha 17 de abril de 1903 el Gerente de la Compañía, Señor Sharpe, contesta el comunicado a través del diario El Mercurio. La respuesta en general se condensa en lo siguiente:

---

<sup>167</sup> El Mercurio de Valparaíso, 17 de abril de 1903.

*“... están excusándose de trabajar y rehusando lo que se les ofrece a sueldo que no pueden menos que considerarse bien remunerados, desde que con el sobretiempo suben casi siempre de \$4.50 a \$5 diarios cada persona... como parece que un número considerable de las personas que ustedes representan no están dispuestos a trabajar con dicho sueldo, por considerarlo muy arduo y mal remunerado, debo decirles que no creo que habrá inconveniente de parte de la compañía en encontrar otros medios de efectuar las operaciones sin la concurrencia de sus representados”<sup>168</sup>.*

Lo único que acepta Sharpe del petitorio es la asignación del Arbitro Contralmirante Fernández Vial por parte de los obreros y promete *“a los que quieran trabajar les será permitido hacerlo sin intervención directa o indirecta de parte de los demás y sin amenaza alguna de venganza o represalia”*.

Gracias a este escrito el escenario que se les presenta a los huelguistas es desolador, la compañía reconoce que su mano de obra no es necesaria, pues en palabras comunes, existen filas y filas de trabajadores en busca de un empleo y si estos se niegan a trabajar esa es la única solución presente.

Poco a poco el movimiento obrero fue sumando y creciendo, solicitaban a sus compañeros de otros gremios que apoyasen en dicho movimiento, y fue así que el 18 de abril de 1903, los estibadores de la Compañía Sudamericana se sumaron al movimiento, comprometiéndose también los lancheros y jornaleros de la Aduana, los cuales a partir del día 20 se enlistaron.

La unión de otros gremios, no sólo significaba un apoyo a los trabajadores de la PSNC, sino también una forma de expresar sus propias necesidades y descontentos frente a sus compañías. Para ejemplificar de mejor manera la situación, el historiador Mario Garcés en su texto presenta las exigencias de los jornaleros de Aduana enviadas a las autoridades de la provincia.

---

<sup>168</sup> El Mercurio de Valparaíso, 17 de abril de 1903.

*“Con el objeto de que se nos oiga y se nos atienda en nuestras peticiones, hacemos el amargo sacrificio de paralizar nuestro trabajo, ya que ni la lei ni las autoridades judiciales o de gobierno han dictado prescripciones en resguardo o protección del desvalido...”<sup>169</sup>.*

Cinco días después de desencadenada la Huelga, la actividad del puerto se había paralizado, la mayoría de los tripulantes que se encontraban a bordo de los barcos de las Compañías los abandonaron y se dirigieron a Valparaíso a sumarse al movimiento, a esta altura el número de huelguistas ya sumaba unos cuatro mil trabajadores.

Por otra parte, la figura del árbitro del Señor Fernández Vial caía, este fue destituido y transferido a la División de Evoluciones de la Armada; para muchos este acto fue una manera de sancionar su apoyo a los huelguistas por parte del jefe de la Armada, Almirante Jorge Montt, él cual favorecía a las compañías navieras y a la prensa que no apoyaba a los manifestantes en este caso El Mercurio de Valparaíso.

En busca de soluciones el nuevo gobernador marítimo don Francisco Sánchez propuso realizar una reunión con todos los gremios en huelga, con el objetivo de lograr un nuevo árbitro, que realizase las conversaciones con los patrones para solucionar las dificultades pendientes. Los gremios agradecieron la iniciativa, sin embargo insistieron en la figura de Fernández Vial. El gobernador les manifestó que dicho nombre no era grato para los patrones, por su parte las Compañías propusieron como mediador al diputado demócrata Ángel Guarello. Los esfuerzos fueron en vano, el trabajo y las intenciones de ambos árbitros se frustró, pues las Compañías se negaban a negociar con los trabajadores en huelga y menos aun, a someterse a un comité arbitral.

Con el objetivo de seguir organizándose los huelguistas convocaron a un meeting para el día 4 de mayo. En dicho meeting los dirigentes hicieron

---

<sup>169</sup> El Mercurio de Valparaíso 20 de abril de 1903.

uso de la palabra, destacando el activista Magno Espinoza el cual se dirigió a sus compañeros promulgando el siguiente discurso:

*“No debemos trepidar un momento... antes que rendirnos a los patrones debemos preferir que nuestros pechos sean atravesados por las bayonetas; y en los momentos que estemos en la agonía, gustaremos del placer de ver cómo arden los edificios de nuestros tiranos y cómo se arremolina el agua al hundirse los vapores de esas compañías que hoy nos oprimen”<sup>170</sup>.*

Así también Magno Espinoza hace declaraciones contra el diario El Mercurio de Valparaíso, sus palabras fueron:

*“A este diario dijo debemos boycotearlo. No debemos permitir que se venda en las calles y mucho menos debemos comprarlo nosotros.*

*Llegaremos hasta el Mercurio para darle gritos de afuera, pero antes pasaremos por la imprenta del Chileno a la cual tributaremos nuestros aplausos”<sup>171</sup>.*

Frente a esta situación, la preocupación ahondó en el Diputado Ángel Guarello, el cual a través de una nota le informa al presidente de su partido el señor Malaquías Concha, la situación y el estado de la Huelga: *“Valparaíso, mayo 9 de 1903. Señor Malaquías Concha: Reclame urgente ministro interior y marina de parcialidad autoridades sus superiores de la armada en favor compañías vapores, permitiendo embarque de gente y salidas de naves con infracción abierta de reglamentos matrícula y ley de navegación y de reclutas y reemplazos... Gobernador marítimo me dijo que quebraba reglamentos por causa huelga: pero si el gobierno ordenaba cumplir estrictamente disposiciones legales, lo haría. Igualmente pido cese intervención fuerza pública a bordo de vapores que detienen tripulantes impidiéndole bajada a tierra. Conducta autoridades esta así, exasperando ánimos, precipitando*

---

<sup>170</sup> El Heraldo de Valparaíso, 5 de mayo de 1903, en Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, pág. 100.

<sup>171</sup> El Mercurio de Valparaíso, 5 de mayo de 1903.

*peligrosísima situación que amenaza Valparaíso... Urge resolución inmediata y venida ministro marina y del de hacienda. Ángel Guarello*<sup>172</sup>

## **4.2 ANÁLISIS SANITARIO DE LOS PETITORIOS REDACTADO POR LOS TRABAJADORES A LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS**

A partir del petitorio expuesto en el punto anterior, el cuál fue extraído del diario el Mercurio por estar organizado por puntos, pero que no difiere con el expuesto en El Chileno de Valparaíso, se hará una revisión analítica a lo largo de este punto .

Al observar el petitorio, es necesario plantear las causas de las exigencias de estos gremios, ya que el mismo se puede condensar en una exigencia reivindicativa de aumento salarial, pago de horas extras y regulación de la jornada laboral.

Ante este escenario nos preguntamos, ¿cuáles son los factores sanitarios que influyen en las exigencias planteadas a las Compañías de vapores y que, con el cumplimiento de estas, podrían mejorar su calidad de vida intentando una flexibilización entre fuerza de trabajo y capital?

A primera vista, muchos dirían que los petitorios en su esencia sólo buscan una reivindicación salarial y que no hay peticiones sanitarias, entendiendo salud como el proceso salud-enfermedad, ya que en el mismo no se exigen mayores atenciones médicas, rebajas en la obtención de medicamentos o construcciones de hospitales.

No obstante, recordando que concebimos el concepto “sanitario” como todas las condiciones materiales de existencia que influyen en la falta de bienestar del proletariado, específicamente, escasez de vivienda y hacinamiento, desnutrición, bajos salarios, explotación laboral, alcoholismo, prostitución, epidemias, mortalidad infantil y malas condiciones higiénicas

---

<sup>172</sup> El Mercurio de Valparaíso, 9 de mayo de 1903.

existentes en la ciudad, por lo tanto, el petitorio tiene que ver en gran medida con reivindicaciones sanitarias.

Por ejemplo, exigen la regularización de la jornada laboral y el pago extra de horas trabajadas fuera de la jornada, debido a que eran víctimas de la explotación laboral por parte de los patronos de las compañías de vapores, tratándolos como bestias de cargas y pagando bajísimos salarios, por su trabajo, utilizando toda su fuerza vital, cansando sus cuerpos diariamente, porque el cuerpo del proletariado de finales del siglo XIX y principios del XX es el de un cuerpo agotado, debilitado, casi muerto a causa de la explotación. Frente a esta realidad, un representante de los gremios portuarios increpa a los patronos, debido a unas declaraciones que dio en el diario El Mercurio acerca de las peticiones, arguyendo:

*“¿Cuál es entonces la abundancia de salarios que tenemos para usted no encuentre justo que pidamos un aumento de precio para un trabajo abrumador y mal remunerado que apenas nos alcanza para las premiosas necesidades, que nos cuesta sacrificios de dejar algo para vestir y arrendar casa?”<sup>173</sup>.*

Exactamente, el bajo salario recibido a pesar de la gran explotación de sus cuerpos, apenas le alcanzaba para los elementos básicos de subsistencia, para alimentar a su familia. Se puede decir que las Compañías de Vapores, les entregaban raciones alimenticias a los trabajadores portuarios para poder seguir con la jornada laboral revitalizados. Según, sin embargo, todo el esfuerzo realizado durante la jornada las raciones alimenticias entregadas por las compañías de vapores, que según los gerentes *“... la racion diaria de víveres que proporciona la Compañía a cada individuo de tripulacion es de 700 gramos de carne, 460 gramos de pan, 80 gramos de azúcar, 60 gramos de arroz, 90 gramos de papas, 15 gramos de café, 6 gramos de té, 10 gramos de fideos, 5 gramos de frejoles y arvejas, garbanzos, etc.”<sup>174</sup>.*

---

<sup>173</sup> El Mercurio de Valparaíso, 18 de Abril de 1903.

<sup>174</sup> El Chileno de Valparaíso, 21 de Junio de 1903.

A pesar de todo el esfuerzo realizado durante la jornada laboral, los trabajadores no eran recompensados de la misma manera, es más los trabajadores portuarios desmienten lo planteado por los Gerentes, que “*esa cifra no es ni la mitad de los gramos que dice el señor Jerente*”<sup>175</sup>. Además, los trabajadores apuntaban a otro problema, ya que argüían que los gerentes nuevamente mentían al decir que aportan con una “*contribución de diez centavos por cada tonelaje de registro de sus vapores a favor de los hospitales de beneficencia para la asistencia de los tripulantes que se enfermen estando a su servicio*”<sup>176</sup>, ya que estos se preguntan “*¿por qué la Compañía entonces no exige con justo derecho una atención especial que es lo que nosotros pedimos?*”<sup>177</sup>, dejándonos en claro que la compañía sólo quería sacar provecho de la vitalidad de los obreros sin otorgarles algún beneficio, como el de otorgarle un aumento a su salario y de esa manera poder mejorar sus condiciones de existencia.

Antes de entrar de lleno a explicar las consecuencias sanitarias que le trae al trabajador portuario el bajo salario, debemos recordar que a fines del s. XIX ocurrió la peor crisis del capitalismo industrial, produciéndose la caída de los precios agrícolas mayormente y que afectaban consecuentemente, a la producción y negocios de la sociedad propietaria chilena. Sin embargo, nuestra elite echaba a mano mecanismos de autoprotección para no ver afectadas sus posesiones, obviamente siempre perjudicando al pueblo. Como lo ilustra María Angélica Illanes “*expresión y paliativo de esta crisis exportadora fue la baja del cambio a nivel interno... la incesante caída del valor de la moneda, alzándose desmesurada y persistentemente los precios de los artículos de subsistencia básicos, pauperizando a las clases populares... apoyándose sobre el ligamento más frágil de la economía: los productos de consumo de la población*”<sup>178</sup>. Sin embargo, una vez estabilizada

---

<sup>175</sup> El Chileno de Valparaíso, 21 de Junio de 1903.

<sup>176</sup> El Chileno de Valparaíso, 21 de Junio de 1903.

<sup>177</sup> *Ibídem*

<sup>178</sup> Illanes, María Angélica: *En el nombre del pueblo, del Estado y de la ciencia, (...): historia social de la salud pública, Chile, 1880/1973: (hacia una historia social del Siglo X)* Santiago

la economía con la apropiación del salitre, el salario no aumentó de la misma manera, en consecuencia, el pueblo seguía viviendo miserablemente.

A razón de lo anterior, el problema del salario, es uno de los puntos que más problemas traen al trabajador portuario ya que influye enormemente en la posibilidad de vivir en mejores condiciones sanitarias. No obstante, sabemos que el salario del obrero, apenas les alcanza para comer y haciendo sacrificios, podían dejar algo para vestir y arrendar un lugar para poder vivir.

Según las propias palabras del Contralmirante Fernández Vial, al trabajador portuario *“todo les cuesta más caro: la ropa, los viveres, la casa, etc., de modo que creo justo que exijan mayor retribución por su trabajo, el que por demás es pesado”*<sup>179</sup>.

Es más, lo anterior es ilustrado por un representante del gremio de Jornaleros de Aduana, el cual plantea el problema de los altos precios de los artículos de subsistencia en comparación a los bajos sueldos, en el diario El Mercurio diciendo:

*“Dado el escaso jornal que se nos asigna, y la carestía de todos los artículos de vida, nuestra situación es de miseria, teniendo apenas lo suficiente para comer. Vuestras señorías saben que aun cuando el valor nominal de la moneda es siempre el mismo, su valor efectivo es casi un tercio, menor al que legítimamente le correspondía. De aquí que no es el número de pesos que debe considerarse, sino su capacidad para adquirir los alimentos o servir las necesidades de nuestros hogares”*<sup>180</sup>.

A razón de lo anterior, es posible señalar que, debido al alto precio de productos de subsistencia, alimentar una familia era un esfuerzo olímpico, debiendo limitar su dieta. Por lo tanto el estar mal alimentados, los hacía presas fáciles de enfermedades y estas enfermedades se propagaban

---

de Chile: Ministerio de Salud. Protege Red de Protección Social, Gobierno de Chile, 2010. Pág. 31.

<sup>179</sup> El Chileno, 22 de Abril de 1903.

<sup>180</sup> El Mercurio de Valparaíso 20 de abril de 1903.

rápidamente entre la clase trabajadora, gracias a otra desfavorable condición sanitaria: el hacinamiento.

El problema del hacinamiento en las habitaciones obreras, fue uno de los mayores problemas sociales que caracterizaron a la “Cuestión Social”, dónde la usura y la insalubridad eran los conceptos centrales de estos cuartos miserables, antihigiénicos que, como fue planteado en el segundo capítulo, no contaban con pavimento, ventilación, con muros y techos inadecuados que dejaban pasar la humedad y el frío, sin desagües y, además, en cada unos de sus cuartos se agrupaba una familia. El nivel de hacinación era de tal magnitud, que las enfermedades se dispersaban fácilmente por todos los moradores, además por la fisonomía de los cerros se encontraba cerca de quebradas las cuales eran focos de infección debido a que las aguas arrastraban desperdicios orgánicos de los mismos habitantes y por supuesto, de las industrias cercanas. Los índices de mortalidad en los conventillos eran estratosféricos. Solo para caracterizar, según datos extraídos del Consejo de Higiene de Valparaíso, sólo en los conventillos del Cerro Barón en 1898 murieron 52 personas<sup>181</sup>, por lo tanto no es difícil imaginar si contáramos la cantidad de muertos en la totalidad de los conventillos de Valparaíso.

Los trabajadores portuarios, no sólo debían luchar contra el hambre, con un bajísimo salario, contra el hacinamiento, contra la explotación laboral, sino que también contra las epidemias que eran potenciadas por los puntos explicados anteriormente. En el segundo capítulo, ilustramos todas las enfermedades de las que eran víctimas los trabajadores, según los datos aportados por el Consejo Departamental de Higiene de Valparaíso, entre las que encontrábamos la difteria, viruela, peste bubónica y tuberculosis. Sin embargo para caracterizar este punto, nos referiremos a las últimas dos.

Durante 1903 se detectó un brote de peste bubónica en el norte de nuestro país lo que causó alarma en todo el país por haber dejado en años

---

<sup>181</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso, 1897.1898, SR. DR. Don Daniel Carvallo, Impresiones Gillet, Valparaíso, pág. 139.

anteriores grandes cifras de muertos, especialmente Valparaíso. Los trabajadores portuarios podían ser las primeras víctimas debido a que, en primer lugar, según El Chileno, *“los medios de propagacion generalmente, fáciles por la cantidad de vapores que recalán en aquel puerto y que pueden traer a nuestras costas el contajio... si apareciera la epidemia tendria ancho campo en donde hacer sus vistimas. Con solo internarse un poco hacia los afueras de la población, en los cerros, hallaría el campo apropósito para jerminal ventajosamente... la condicion elemental de prevenir un flajelo es estar en un estado de hijiene perfecto”*<sup>182</sup>. Como el medio de propagación es por medio de las ratas, la peste sería de fácil propagación por el gran número de estas, ya que no es necesario inferir que estas se encontraban en todas las ciudades abundantemente por las malas condiciones higiénicas y en los conventillos, es más, el mismo periódico propone como las primeras medidas *“se podía proceder a destruir la enorme cantidad de ratas que hai en el malecón”*<sup>183</sup> y así evitar el contagio y propagación, tanto de los trabajadores como de la población. El diario también propone una medida que quizás era un tanto extrema para las compañías de vapores, pero que impediría el traslado de la peste al puerto de Valparaíso: *“el Gobierno no debe titubear en ceñirse a las recomendaciones impartidas por el Gobierno de Hijiene a este respecto, desde luego, habría que declarar infestados los puertos donde existe actualmente la peste, declaración que permite aplicarles las medidas de aislamiento, cuarentena y desinfección, señaladas en el Reglamento de Sanidad Marítima, a los buques, pasajeros y carga procedente de esos puertos”*<sup>184</sup>, lo cual no iría a ocurrir ya que siempre los intereses económicos de la elite están por sobre la seguridad del pueblo. Por lo tanto, no demoró en aparecer el primer caso sospechoso de peste bubónica en Valparaíso a finales de junio de 1903, que habría sido infectado por un tripulante de un vapor de una compañía de vapores ya que, según palabras del Doctor Ricardo Cannon, en un artículo de El Mercurio, *“Ahora yo*

---

<sup>182</sup> El Chileno de Valparaíso 10 de Mayo de 1903.

<sup>183</sup> El Chileno de Valparaíso, 22 de Mayo de 1903.

<sup>184</sup> Ibídem

*sé con toda seguridad, pero por secreto profesional que no puedo violar, QUE LOS VAPORES ESTÁN INFESTADOS HACEN MES Y MEDIO y que hemos tenido aquí un vapor infestado EN LIBRE PLÁTICA*<sup>185</sup>.

Otro caso de igual importancia, es la presencia de la tuberculosis en la población de Valparaíso, obviamente los trabajadores portuarios estaban incluidos dentro de este grupo, según cifras entregadas por el Consejo Departamental de Higiene de la ciudad, durante 1898 hubo *“un total de defunciones que subió a 5.413... tenemos 1.147 defunciones por enfermedades infecciosas y las variables tuberculosis están representadas por 1.012 sobre 135 casos de varias afecciones zimóticas”*<sup>186</sup>. Ya en el año siguiente este porcentaje baja, entre el total de defunciones por enfermedades infecciosas, que son 1128, el por tuberculosis baja a 966 lo que significa que por mil fallecimientos se encuentra 179,57 por tuberculosis<sup>187</sup>.

No está de más decir, que la gran mortalidad de la tuberculosis es causada por varios factores ya planteados, como las pésimas condiciones higiénicas de las habitaciones, conventillos y lugares de trabajo, hacinamiento, mala alimentación. Así como también, por las malas condiciones higiénicas de la ciudad, punto que está especificado en el segundo capítulo y un factor agregado por el Consejo de Higiene de Valparaíso: el Alcoholismo el cual es considerado una epidemia por este ente sanitario.

Este punto es necesario abordar, quizás no es una variante directa por la que piden los obreros aumento de sueldo, sin embargo, es una variable indirecta que influye en la explotación laboral y en la falta de bienestar, derivada de la falta de educación y por la falta de programas, por parte de una institucionalidad central y estatal. Solo nos encontramos con ligas contra

---

<sup>185</sup> El Mercurio de Valparaíso, 30 de Junio.

<sup>186</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso, 1897.1898, SR. DR. Don Daniel Carvallo, Impresiones Gillet, Valparaíso, pág. 220.

<sup>187</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso, 1899.1900, SR. DR. Don Daniel Carvallo, Impresiones Gillet, Valparaíso, pág. 220.

el alcoholismo, que son impulsadas generalmente por la buena voluntad de conservadores que asisten al llamado del Papa León XIII. El alcohol, a nuestro parecer, utilizado como vía de enajenación que permitía escapar de una realidad miserable, fue un gran problema del siglo XIX debido a que, como sabemos, el sueldo alcanzaba para comer, debido a la carestía de los alimentos, sin embargo, se dirigían a las cantinas para embriagarse y sumergirse en una realidad alternativa donde quizás en sus sueños, se convertían en el patrón. En cuanto a lo anterior, gracias a lo rescatado por el diario El Mercurio, nos permite recuperar las teorías de a comienzo de siglo XX, donde se establece una relación entre la enajenación mental y el alcoholismo. Un cronista del diario afirma lo siguiente: *“Así las memorias de la Casa de Orates nos han revelado año a año los estragos del alcoholismo, no solo el gran número de personas atacadas de perturbación mental a consecuencia de abusos alcohólicos, sino también en la fatal herencia de padres alcohólicos...el alcoholismo continúa siendo la causa que mas enfermos lleva a aquel asilo”*<sup>188</sup>.

También muchas muertes se derivaban por el excesivo consumo de alcohol llamado en la época muerte por envenenamiento alcohólico, produciendo estragos en la población, no sólo por la intoxicación, si no por el peligro en que se convierte un alcohólico causando muerte a otras personas debido a la violencia exaltada por su vicio. No es inaudito encontrar testimonios en los periódicos, especialmente La Unión, debido a que la lucha contra el alcoholismo comenzó la iniciativa Conservadora atendiendo el llamado del Papa León XIII, dónde se ve reflejada esta realidad: *“Víctima de este veneno... José María Roman. Este desgraciado llegó a las tres de dicho día al restaurante... Algunas horas después se le fue a despertar y se notó que Román había fallecido... por envenenamiento alcohólico”*<sup>189</sup>. Debido a los grandes estragos y muerte producidos por el alcoholismo se comienza a aplicar la ley alcoholes para frenar o disminuir su consumo. Esta ley de

---

<sup>188</sup> El Mercurio de Valparaíso, 7 de junio de 1903.

<sup>189</sup> La Unión, 17 de Abril 1892.

alcoholes consistía en multar a los ebrios encontrados en la calle y a los reincidentes, ponerlos a disposición de los jueces y apresarlos. En consecuencia, durante el año 1898, *“fueron puestos a disposición de los jueces 9.391 ebrios y se recojieron 22.583 hombres y 1.869 mujeres, lo que dá un total de 33.843”*<sup>190</sup>.

El remedio era peor que la enfermedad, esta medida traía más pobreza al pueblo porteño que solución para su mal, por eso era de suma urgencia tomar medidas efectivas y en este caso, la entidad sanitaria correspondiente, el Consejo Departamental de Higiene estaba consciente de aquello y en su informe exigen *“medidas lejislativas: aumentando los impuestos sobre los alcoholes y disminuyendo las contribuciones sobre el vino, la cerveza, la cidra... para combatir el flajelo social”*<sup>191</sup>.

Sin embargo, este tipo de llamado no fue atendido por el parlamento debido a una razón bien provechosa para la clase dominante. La Ley de Alcoholes correspondientes al periodo, estipula en su artículo 136 *“que los reos condenados por ebrios deberán ocuparse en los trabajos del establecimiento en que se encuentren detenidos o de los lugares que determine la Municipalidad respectiva”*<sup>192</sup>. Entonces, la ley de alcoholes sólo servía para entregar mano de obra gratis a los patrones que la necesitaran, generando una explotación de altos ribetes.

Es por esta razón, que a finales del S. XIX se fundaran sociedades encargadas de la lucha contra el alcoholismo, contra la embriaguez; educando a niños y jóvenes en evitar estos males surgiendo como alternativas frente a la anterior, maquinaria legal de coacción.

Sumado al punto anterior, junto con las enfermedades o epidemias, era habitual que en los diarios informaran acerca de accidentes laborales los cuales no están cuantificados, debido a que los índices de mortalidad

---

<sup>190</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso, 1899.1900, SR. DR. Don Daniel Carvallo, Impresiones Gillet, Valparaíso, pág. 225.

<sup>191</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso, 1899.1900, SR. DR. Don Daniel Carvallo, Impresiones Gillet, Valparaíso, pág. 225.

<sup>192</sup> El Chileno de Valparaíso, 21 de Junio de 1903.

entregados por el Consejo Departamental de Higiene de Valparaíso, están dentro de una categoría amplia, donde se incluyen *asfixia por sumersión, suspensión, sofocación, por atropello de vehículos, por fracturas, golpes y heridas de cualquier clase que sean los desbarrancados de los cerros, los fallecidos por quemaduras, por esplosion, los casos de suicidios*<sup>193</sup>. Sin embargo, los diarios no hacen muchas referencias a accidentes ocurridos en el puerto; sin embargo hablan lo que ocurre en general en la ciudad, por ejemplo, *“se registra con frecuencia casos de accidentes en que aparece mui afectada la responsabilidad de los patrones... es principio de justicia jeneral acudir en auxilio del desgraciado que en nuestro servicio ha mutilado sus miembros, o aliviar la suerte de su familia si ha perdido la vida”*<sup>194</sup>. Porque consecuentemente, si el trabajador se accidenta el futuro de la familia será de perpetua miseria, de hambre y desolación ya que el sustento del hogar es rápidamente desechado y olvidado por los patrones, a razón se propone una Ley sobre accidentes del trabajo y de retiro para los inválidos del trabajo por vejez o enfermedad. En el caso de las compañías de vapores, si un obrero se accidentaba quedando aplastado por alguna gran carga perdiendo un miembro o su trabajo lo desgastaba, me refiero a los estibadores a cargo de la carga de las mercancías las cuales se hacían al hombro, provocándole secuelas graves, *“le pagan su jornal hasta la hora en que cayó herido y lo envían al hospital o a su miserable casa, a presenciar el hambre de sus hijos por los cuales no puede trabajar”*<sup>195</sup>.

Todo estaba en que los legisladores se ocuparan de los problemas sociales, porque según un cronista de El Chileno *“la lei sobre accidentes del trabajo son a nuestro juicio de mayor urgencia y de mayor importancia, que la concentración internacional y otros bellos ideales de americanismo que*

---

<sup>193</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso, 1898.1899, SR. DR. Don Daniel Carvallo, Impresora Gillet, Valparaíso, pág. 214.

<sup>194</sup> El Chileno de Valparaíso, 31 de Mayo de 1903.

<sup>195</sup> EL Chileno de Valparaíso, 16 de Mayo de 1903

*hemos visto acariciados por algunos diarios*<sup>196</sup>, sin embargo recién se promulgó en 1925.

Frente al escenario planteado, de epidemias y accidentes laborales, nos preguntamos de qué manera los trabajadores portuarios se podrían tratar médicamente sus enfermedades y contusiones derivadas de estos, si su salario era bajísimo. La respuesta, solo a través de la Medicina Social entregada por las sociedades de socorros mutuos a la que pertenecían porque como fue explicado en el segundo capítulo, no existía Institucionalidad Estatal Sanitaria. Esta tarea estaba encargada a la caridad, a las Juntas de Beneficencia, las cuales percibían un aporte entregado por el Estado, el cual distaba de ser lo requerido, controlando las entidades sanitarias como la Junta Central de Vacuna y el Consejo de Higiene, aprobando o rechazando las medidas tomadas desde hacer efectiva una ley, hasta la construcción de hospitales y Lazaretos lo que caía en innumerables ocasiones, en disputas con los profesionales de la salud.

Es más para ejemplificar lo anterior, por una propuesta del Doctor Deformes, se votó en el Congreso la creación de un edificio para los enfermos de tuberculosis en Valparaíso, que tuviera todos los instrumentos y comodidades especiales para estos enfermos, ya que necesitaban aislamiento para prevenir el contagio. Sin embargo, la Junta de Beneficencia tenía en mente otra cosa ya que Deformes increpa a la Junta de Beneficencia de la capital exclamando: *“si el Congreso ordenó que la cantidad votada se destinara a un edificio propio ¿con qué derecho pretende la Junta de Beneficencia de la capital, fundar con ese dinero dos salas dependientes en un hospital? Esto sería pasar abiertamente por encima de la ley*”<sup>197</sup>. Lo anterior demuestra la relación conflictiva entre Médicos y la Junta de Beneficencia, dónde los primeros estaban más concientes de las necesidades y problemas sociales debido a su oficio. De hecho, un médico, el cual no aparece con su nombre, no denunció a un enfermo de

---

<sup>196</sup> Ídem.

<sup>197</sup> El Chileno de Valparaíso, 20 de Mayo.

tuberculosis, por lo tanto infringió la ley sobre declaración obligatoria de enfermedades infecciosas aprobada en 1898<sup>198</sup>, ante lo cual reclama: “*¡Con qué derecho nos atreveríamos a denunciar a estos desgraciados como un peligro público, y exigir de ellos precauciones en nuestro favor, si no pensásemos en ofrecerles, en cambio, los cuidados saludables de una asistencia racional!*”<sup>199</sup>, dejándonos en claro lo conscientes que estaban de las malas condiciones sanitarias en las que se encontraban los obreros.

Sin embargo, ni legisladores ni patrones tomaron en cuenta mantener a sus trabajadores en buenas condiciones sanitarias, haciendo caso omiso al petitorio que busca implícitamente el lograr una mejoría de las mismas y evitar el descenso del número de brazos obreros y reducir el mínimo gasto del tesoro público y según El Chileno, “*El abandono es completo en este punto; y en el gobierno es el que menos se ha preocupado en hacer desaparecer un estado de cosas que es mengua para nuestra cultura, que es causa de un vivo malestar entre los gremios obreros y que perjudica enormemente la higiene pública*”<sup>200</sup>, como el planteamiento y discusión de un proyecto que había sido guardado e ignorado en los salones del congreso, el proyecto sobre habitaciones obreras, donde El Chileno, del día 20 de junio, informa que, “*ha entrado ayer en la discusión parlamentaria, y el interés demostrado por algunos diputados prueba que se puede esperar que esta vez no volverá a ser abandonado*”<sup>201</sup>. Sin embargo esa ley, no se irá a aprobar hasta 1906, como la ley de accidentes laborales que se promulgó recién en 1925.

Finalmente, podemos dar cuenta que los petitorios efectivamente no sólo son una reivindicación salarial sino que también sanitaria por todos los puntos desarrollados en este apartado y que dan cuenta de las malas condiciones sanitarias en las que vivían y trabajaban los obreros portuarios,

---

<sup>198</sup> Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso, 1899.1900, SR. DR. Don Daniel Carvallo, Impresiones Gillet, Valparaíso, pág. 165.

<sup>199</sup> El Mercurio de Valparaíso, 30 de Junio de 1903.

<sup>200</sup> EL Chileno de Valparaíso, 03 de Junio de 1903.

<sup>201</sup> El Chileno de Valparaíso, 20 de junio de 1903.

derivadas de la explotación laboral y lo reiteramos, por el bajísimo salario con el cuál debían enfrentar un sin número de obstáculos para sobrevivir. Cargados de esta realidad, los obreros comienzan a desesperarse al ver que sus peticiones no son escuchadas y donde la huelga comienza a adquirir nuevos ribetes.

### **4.3 LA ACCIÓN DIRECTA, 12 DE MAYO DE 1903.**

Mientras en los gremios la situación se hacía insostenible y se discutía dar un giro a la acción directa, varios meetings se realizaron; Magno Espinoza seguía a la cabeza de los discursos. Sin embargo la acción directa llegó, el 12 de mayo de 1903. Según Mario Garcés, aun no amanecía en la ciudad de Valparaíso cuando numerosos huelguistas comenzaron a arribar en gran número al Muelle Prat y al malecón.<sup>202</sup> El propósito que impulsaba a los huelguistas fue impedir el arribo de lanchas con los trabajadores rompeshuelgas contratados por las Compañías.

Por otra parte, la policía demoró en reaccionar y sólo a eso de las seis de la mañana las autoridades policíacas ordenaron montar guardillas de vigilancias para prevenir mayores disturbios, sin embargo los huelguistas según cuenta Garcés ya habían conseguido la primera victoria, la paralización total del puerto a primeras horas de la mañana.

Luego de la paralización del puerto los huelguistas acompañados de una masa de gran número, emprendieron camino hacia Plaza Echaurren. Fue allí donde la acción directa muestra su mejor cara; sin embargo para ejemplificar lo sucedido se debe reconocer que existen diversas versiones. Según el Diario "El Chileno de Valparaíso"<sup>203</sup> a media mañana, cuando la plaza Echaurren se encontraba con un numeroso público, el conductor del carro N°42 quiso pasar a toda costa lanzando su vehículo en contra de un

---

<sup>202</sup> Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, op.cit., pág. 103.

<sup>203</sup> El Chileno de Valparaíso, 13 de Mayo de 1903.

grupo de estibadores. A lo cual estos reaccionaron quitándoles los caballos al carro, golpeando al cochero y se apoderaron del dinero que la cobradora llevaba. Frente a esta situación la policía reaccionó y fue atacada con proyectiles obtenidos de los adoquines de la calle, los cuales según este diario habrían caído sobre el subinspector de la 2° Comisaría, Washington Salvo, el cual sacó su revólver y disparando hacia los manifestantes habría dado muerte a trabajador Manuel Salazar. En cambio, otra fuente escrita de la época como fue el Diario La Unión<sup>204</sup> nos plantea los hechos desde otra perspectiva, pues la reacción del señor Salvo, se debía a que todos sus hombres habrían sido atacados, y este habría dado muerte a Manuel Carvajal, información que es corroborada con la entregada por la Revista Sucesos<sup>205</sup>. No así, el diario el Mercurio de Valparaíso al hacer referencia sobre los primeros sucesos ocurridos, sólo destaca en sus páginas la acción de los huelguistas, pero en ningún momento hace mención a lo ocurrido con la primera víctima, ni como ocurrió su muerte.

Luego de aquel suceso los huelguistas arremetieron nuevamente contra la policía, formando barricadas, que según lo investigado por Iturriaga, estas se habían logrado construir gracias a una construcción cercana desde donde los manifestantes habían obtenido lo necesario<sup>206</sup>. Llevando el cuerpo de Manuel Carvajal hacia la Intendencia, los huelguistas exigían justicia, y lo presentaron frente al Intendente Bravo, este se dirigió hacia la multitud pidiéndose que se tranquilizaran, que apelaran a su cordura apelando a los sentimientos patrióticos. A lo cual la multitud le respondió con una gran abucheo y tomando nuevamente el cadáver de Carvajal lo trasladaron a su domicilio en el Cerro Alegre, acompañados de una gran multitud y por la policía los huelguistas dejaron a Carvajal con los suyos.

El regreso de la multitud al plan, por calle Urriola, fue entre piedras y pedradas hacia la policía. La policía, en un número aproximado según

---

<sup>204</sup> La Unión, Valparaíso, 13 de Mayo de 1903.

<sup>205</sup> Revista Sucesos, Semanario Ilustrado de Actualidades N°38, 16 de mayo de 1903.

<sup>206</sup> El Mercurio de Valparaíso, 13 de Mayo de 1903.

Garcés de unos 200, recibió órdenes de impedir que los huelguistas permanecieran en las calles; 600 marinos fueron desembarcados para proteger los muelles y 50 lanceros fueron llamados desde Viña del Mar.

Vanas resultaron todas estas medidas si se considera la magnitud de la multitud y el giro que tomaban los acontecimientos.

Pasado el mediodía los huelguistas comenzaron a recuperar los muelles y a reunirse en el malecón y en torno a las oficinas de la Compañía Sudamericana de Vapores.

Fue en ese momento que las palabras de Magno Espinoza sobre acometer de forma violenta y también incendiarias se convertirían en hechos concretos y tangibles. La primera entidad en atacar los huelguistas fue el edificio en donde se ubicaba la Compañía Sudamericana de Vapores.

Según el diario El Mercurio de Valparaíso los sucesos se aquel día se desencadenaron de la siguiente forma:

*“Los huelguistas dispersados por el malecón y el muelle Prat fueron reuniéndose en dirección del edificio de la Compañía Sud-Americana de vapores, frente al cual se estacionaron... Una comisión de ellos penetró al interior para conferenciarse con don Horacio Lyon, gerente de la compañía; entretanto los grupos estacionados a fuera lanzaron algunas piedras sobre el edificio. La comisión comunicó a los huelguistas que el señor gerente de la compañía no juzgaba oportuno esos momentos para acceder a sus peticiones.*

*Los manifestantes atacaron en seguida el edificio de la compañía apedreando las ventanas y derribaron las puertas.*

*... ya en una exaltación extrema, prendieron fuego al edificio de la compañía el que comenzó a arder a vista y paciencia de la primera autoridad de la provincia y de la fuerza de marinería que allí había sido imposibilitada para impedirlo por falta de orden competente.*

*... al ver el desarrollo trajico que tomaban los sucesos el señor intendente comprendió tardíamente cuan funestas podrían ser sus consecuencias y dirigió un telegrama a Santiago. Dando cuenta de los hechos y pidiendo se la enviaran tropas<sup>207</sup>.*

A diferencia de lo expresado pero dicho periódico, el Chileno de Valparaíso, el edificio en donde se encontraba la Compañía Sudamericana de Vapores se había encontrado resguardado hacia el mediodía por un piquete de marinería. Cuando los huelguistas comenzaron a atacar el periódico menciona que los marineros no protegieron la puerta, pues se encontraban en la vereda del frente y que el accionar de los huelguistas fue directo, provistos de gruesos maderos, empezaron a tumbar la puerta, la que cedió luego de varios minutos. Libre el paso, las oficinas y bodegas de la primera planta fueron destruidas y saqueadas. Con papeles y restos de muebles los manifestantes levantaron piras que fueron rociadas con parafina. Apareció el fuego, y en cosa de minutos las llamas se apoderaron del primer piso, para envolver luego totalmente la propiedad. Horacio Lyon, que vivía en el segundo piso con su familia, debió salvarse de las llamas y de la ira popular por el techo, hacia el edificio colindante.

Antes que se produjera el fuego, el suceso llegó a oídos del Intendente Bravo, el cual junto a su escolta se dirigió al lugar de los hechos. Bravo al llegar a las cercanías del edificio divisó como el pueblo ingresaba al interior del edificio, y no vio ningún piquete de marineros.<sup>208</sup>

Dichas declaraciones demuestran las discrepancias entre ambos periódicos, por una parte el Mercurio anuncia que el gerente de dicha compañía sólo pide auxilio y ayuda para controlar la situación, no así el Chileno el cual escribe que este debió escapar a través de los techos colindantes para buscar refugio, mostrando un carácter totalmente distinto, el de un hombre derrotado.

---

<sup>207</sup> El Mercurio de Valparaíso, 14 de mayo de 1903.

<sup>208</sup> El Chileno de Valparaíso, 14 de mayo de 1903.

Volviendo al curso de los acontecimientos, el siguiente hecho del que se tiene noticia ocurrió en el malecón y sería uno de los más masivos, por parte de los manifestantes. El incendio de la Sudamericana calentó los ánimos, pasando los huelguistas directamente a tomar posesión del malecón. La multitud dio rienda suelta a sus diferentes sentimientos: unos, con la imagen aún viva del fuego, empezaron a incendiar sacos y bultos, las emprendieron con lo que simbolizaba a las compañías, pescantes, grúas, garitas y cajones de arrastre fueron a dar al agua o sencillamente destruidos, todos hambrientos se ocupaban de apropiarse de la mercadería, en su mayoría alimentos, charqui, cervezas, descarozados, cereales, etc. Según lo escrito por Iturriaga, en una de las tantas cajas abiertas los manifestantes encontraron una gran cantidad de revólveres, convirtiéndose entre la estación Puerto y Bellavista una sola lengua de fuego.<sup>209</sup>

Los testimonios en torno a los sucesos en el malecón nuevamente muestran diferencias en la prensa. Sin embargo la versión predominante es que el incendio y el saqueo fueron prácticamente un solo acto. Y los marinos que nuevamente estaban resguardando más que detenerlos a los incendiarios, se habrían unidos a ellos.<sup>210</sup>

El Diario Ilustrado de Santiago relata los sucesos de esta manera:

*“A las tres de la tarde comenzó el saqueo de la mercadería depositada en el malecón. Grupos de individuos acarreaban la mercadería extraída de los cajones y bultos abiertos; veíanse unos con botellas, jergones, géneros, etc. Cuando ya no quedaba qué robar, prendieron fuego a los restos que comenzaron a arden en poco tiempo.*

*El fuego abarcó bien pronto toda la parte del malecón comprendida entre la estación Bellavista y la calle de Jayme (unas ocho cuadres) que fue una gran hoguera.*

---

<sup>209</sup> Iturriaga, E. Jorge: *La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903.* Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997. pág. 102.

<sup>210</sup> Garcés Duran, Mario: *Crisis social y motines populares en el 1900,* pág. 105.

*Mucha parte de la mercadería fue así robada y el resto ha seguido ardiendo, sin que las bombas puedan apagarlas, pues los huelguistas impiden su trabajo*<sup>211</sup>.

Por otra parte según el Chileno, el pueblo “saqueó y destruyó las enormes cantidades de mercaderías acumuladas en el malecón por la paralización de los trabajos en la bahía” y en un momento “ardieron más de siete cuerdas de mercaderías afectando la mayor pérdida a la Casa Saavedra Bernard y Cía., que tenía aglomeradas por el valor de 150 mil pesos”<sup>212</sup>.

La protesta, a horas de la tarde alcanzaba su momento peak, pues los manifestantes se dirigieron hacia las oficinas del diario El Mercurio, que se había mostrado partidario de las compañías navieras. Alcanzaron a derribar las primeras puertas y copar el primer piso. Sin embargo su gerente se había prevenido y armado junto a su personal, emprendieron fuego en contra de los manifestantes cayendo según Garcés siete trabajadores.<sup>213</sup> El Mercurio se transformó en la entidad más agresiva durante todo el día. Para demostrar lo ocurrido, el mismo Mercurio escribe:

*“Las turbas se dirijieron en seguida a la imprenta del EL MERCURIO y llegado que hubieron, lanzaron piedras que destrozaron los vidrios, dispararon varios tiros de revólvers destrozando las puertas y pretendieron penetrar al interior del edificio.*

*Ante este peligro inminente, el personal de empleados del diario que se encontraba dentro organizó una defensa vigorosa que dio por resultado el retiro de los asaltantes.*

*La tropa de marinería presenció este atentado con la misma impasibilidad que el incendio de la Compañía Sud- Americana de Vapores y solo se dejó*

---

<sup>211</sup> El Diario Ilustrado, Santiago 14 de mayo de 1903 en Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, pág. 105.

<sup>212</sup> El Chileno de Valparaíso, 14 de mayo de 1903.

<sup>213</sup> Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, pág.106.

*notar sus acción cuando llego a los alrededores del edificio la tropa de que desembarco a las tres de la tarde a las ordenes del señor Martin*

*En este atentado perdieron la vida y resultaron heridos algunos de los asaltantes<sup>214</sup>.*

De acuerdo a la investigación de Garcés los huelguistas ya sumaban unos cuatro o cinco mil durante estas manifestaciones, sumándole a esto el número de personas comprometidas sumaban unos diez mil.<sup>215</sup> A estas horas, el saqueo se hizo generalizado. Sin embargo, los gremios intentaron separar aguas e indicaron que el saqueo generalizado se trataba de elementos ajenos a ellos. Pues a esto se habían sumado los más pobres de los cerros, los desempleados, el peonaje urbano y, como suele ocurrir en todos los levantamientos, era el sector que nada tenía que perder.

Pasado el conflicto, el Chileno de Valparaíso escribe:

*“Ha vuelto la tranquilidad a los habitantes de Valparaíso... durante catorce horas los laboriosos habitantes de puerto han visto por doquier las llamas devoradoras de los incendios y los efectos horrorosos de la masacre de ciudadanos. Para conseguir la calma ha habido necesidad de derramar sangre a destajo, como en los peores días del recordado 91. La ciudad amaneció bajo la terrible impresión de los sucesos de la noche y con el temor de que estos se renovaran durante el día. En las primeras horas las familias y jentes pacíficas no se atrevían a abrir las puertas de sus casas...*

*La ciudad presentaba el aspecto de un campamento, las calles recorridas por patrullas de fuerza línea y en las plazas la marinería de la escuadra a cargo de formidables maquinas de guerra, entre ellas las ametralladoras de los buques que pueden en un minuto exterminar a un regimiento. Hasta las 8 a.m. no se notaba movimientos en las calles<sup>216</sup>.*

---

<sup>214</sup> El Mercurio de Valparaíso, 14 de mayo de 1903.

<sup>215</sup> Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, pág.107.

<sup>216</sup> El Chileno de Valparaíso, 14 de mayo de 1903.

#### 4.4 LAS COMPAÑÍAS CEDEN, TRIUNFO DE LOS HUELGUISTAS

Debido a todos los sucesos ocurridos, las Compañías Navieras ceden frente a la magnitud de los hechos. Según el historiador Garcés la primera en ceder fue la Compañía PSNC<sup>217</sup>. Funcionarios de la compañía recorrían las calles pidiendo que no se hiciera daño a la Pacific Steam, por cuanto ella se comprometía a pagar la tarifa exigida por los huelguistas. Más aun el propio Sharpe se había demostrado dispuesto a conversar la situación. Sin embargo de su colega, el señor Lyon, no existe mucha información luego del incendio de la Compañía.

La tarea de tranquilizar y retornar a la calma, la asumió como propia el diario El Chileno, que editó una proclama llamando a la calma, la iniciativa mayor corrió por cuenta del diputado demócrata Ángel Guarello. Para concordar y lograr una mejor comunicación, en las oficinas del diputado se reunieron los gerentes de las compañías, contratistas y también delegados de los huelguistas. En dicho encuentro todos los participantes firmaron un acuerdo de arbitraje para solucionar el conflicto.

Los trabajadores aceptaron, luego de firmado el pacto, éstos se comprometían a volver a sus labores en las mismas condiciones en que se había iniciado la huelga, pero con el compromiso de parte de los árbitros de que una vez se arribara a acuerdo sobre salarios, éstos tendrían un efecto retroactivo.

De acuerdo a la investigación de Garcés, el pacto firmado daba sus primeros frutos en el mes de julio, a favor de los trabajadores, pues los salarios fueron incrementados entre un 10 y un 20 %, se les garantizó el pago del trabajo sobre tiempo y los horarios fueron modificados.<sup>218</sup>

---

<sup>217</sup> Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, pág.107.

<sup>218</sup> Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, pág.109

A partir de lo ocurrido la Cuestión Social fue abordada por todos los diarios capitalinos; por ejemplo el Chileno de Valparaíso escribía:

*“Por primera vez la prensa de Valparaíso y Santiago ha tocado este asunto, con motivo de los desórdenes ocurridos en este puerto:*

*Este sería... el problema de siglo XX, y el de mas trascendental importancia para los destinos futuros de la humanidad. Y ojalá se resolviera él sin luchas sangrientas, ni trastornos ramosos y que la solución fuera como la resultante de la armonía de intereses de todas las clases sociales.*

*La mayor parte de nuestros obreros viven luchando durante toda su vida con la miseria, sin expectativas de ninguna clase ni probables esperanzas de mayor remuneración y mueren legando a sus descendientes el hambre, la miseria y todos esos dolores y vergüenzas que tan inexorablemente muerden el corazón del pueblo”<sup>219</sup>. Se criticó también el actuar y disposiciones empleadas por el Intendente Bravo y sin duda alguna a las compañías navieras, por ser las causantes directas del descontento popular, llegando a provocarse los sucesos del día 12 de mayo de 1903.*

Sin embargo, podemos hacer una diferencia, El Chileno durante el transcurso de la huelga y después de la misma, realizaba reportajes de las condiciones sanitarias en las que se encontraban los trabajadores diariamente, en comparación con el Mercurio, que estaba abocado más a las noticias internacionales o a realizar reportajes legitimadores del orden social de la época, sirviendo de portavoz de los gerentes de las compañías de vapores.

En el Congreso Nacional se debatió también el asunto, sin embargo no prosperó aquí la proposición de un parlamentario para la formación de una comisión especial que estudiara las dificultades laborales. En la votación de este proyecto, 36 sobre 12 parlamentarios estuvieron de acuerdo en considerar innecesaria dicha comisión. Y así se expresó un parlamentario contrario a la idea de la comisión:

---

<sup>219</sup> El Chileno de Valparaíso, 16 de junio de 1903.

*“Aquí está pasando un fenómeno particular; nos estamos asustando con la cuestión obrera, con una cuestión, que en realidad, no existe en Chile”<sup>220</sup>.*

Sin embargo, difícilmente lograría frenarse la radicalización, a pesar de los proyectos de ley aprobados en Chile hacia 1906, especialmente el descanso dominical, proyecto propuesto por el conservador Alejandro Hunneus, ley que demoró en ser asumida por los empleadores, se debe a lo ocurrido en la Huelga Portuaria y Marítima de 1903.

A pesar de estos pequeños logros ganados, los movimientos sociales no terminaron y fue así que sucesos muy parecidos a los de Valparaíso que terminaron en grandes masacres ocurrieron en Santiago en 1905 con la llamada Huelga de la Carne o Semana Roja y también en Iquique, siendo esta en 1907, conocida como la Masacre de Santa María, manifestaciones que tuvieron un solo propósito, luchar frente a este mundo capitalista que los apartaba de las ganancias y los mantenía bajo miserables situaciones sociales, políticas y sanitarias.

---

<sup>220</sup> De Shazo, Peter. “The Valparaíso Maritime Strike of 1903 and the development of a Revolutionary Labor Movement in Chile” en Garcés Duran, Mario: Crisis social y motines populares en el 1900, pág.109.

## CONCLUSIONES

La Huelga Portuaria y Marítimo ha sido presentada en esta investigación desde una mirada Sanitaria e Histórica, pues desde allí comienza el constructo de situaciones y problemas que afectan a los trabajadores y gente de mar. Por tanto, motivó a tomar la decisión de organizarse e imponerse frente a las Compañías Navieras en busca de soluciones y regulaciones laborales.

Así también dicho el escrito ha querido demostrar y ejemplificar el auge comercial en el cual Valparaíso estuvo inserto entre la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, todo esto gracias a su posicionamiento en el frente marítimo, transformándose este puerto en un lugar de escala obligatoria, no sólo de pasajeros, sino de mercancías, trayendo consigo el asentamiento de emigrantes y capitales financieros.

Sin embargo, el resplandor de dicho paisaje se ve difuso con la realidad vivida por el sector más desprotegido de la ciudad, el cual se encuentra hacinado, enfermo e inmerso en el basural de sus cerros y calles, adquiriendo nuevos vicios, como la prostitución y el alcoholismo.

Por otra parte demostrar que la ciudad de Valparaíso durante su historia Republicana ha sacado su voz y levantado sus banderas de lucha para combatir ante las desigualdades, queda de manifiesto con la creación de gremios, sociedades de resistencia, mancomunales y claramente con las primeras manifestaciones sociales que datan de 1825. El puerto y sus trabajadores, de una u otra forma, han intentado de forma perseverante buscar soluciones y mejorías para ellos y también a sus familias.

La elaboración de este escrito nos presenta el uso de periódicos de la época, como una fuente directa y certera de comprobación sobre los sucesos ocurridos en Valparaíso en 1903. El trabajo con este tipo de fuentes ha permitido corroborar una de las Hipótesis planteadas "*La prensa de la época*

*difundía e informaba los hechos y sucesos de la Huelga de Valparaíso en 1903, dependiendo del sector social a los que representaban y se relacionaban directamente*". Esto ha quedado demostrado a lo largo de nuestro trabajo, pues las posturas de los periódicos El Mercurio y El Chileno de Valparaíso difieren notoriamente, El Mercurio entrega durante dichos sucesos un apoyo incondicional a las Compañías Navieras, sus crónicas plantean una mirada elitista y conservadora, propia de la clase dominante del Chile de 1900. Sin embargo, la cara opuesta nos la presenta El Chileno, el cual apoya y reafirma los motivos por los cuales los trabajadores portuarios y marítimos se han organizado y levantado ante sus patrones, reflejando también las condiciones en las cuales se encuentran insertos en el mundo laboral de la época, sirviendo de portavoz de sus demandas e informando diariamente, a través de reportajes, las condiciones sanitarias en las que se encuentra la gente de mar y el proletariado en general.

Así también nuestra segunda Hipótesis *"La modernización de las prácticas portuarias, y las malas condiciones sanitarias en que vivían los trabajadores portuarios, dieron como resultado la organización colectiva y posterior radicalización del movimiento obrero en búsqueda de obtener mejoras y exigir una flexibilización entre trabajo y capital, a las Compañías Navieras de Vapores"*.

Se reafirma y se valida gracias a esta investigación, ya que las modernizaciones de las prácticas portuarias y de la ciudad misma, arrojó un gran número de mano de obra cesante al mercado de trabajo, abaratando el valor de la fuerza laboral de los trabajadores portuarios, quienes veían constantemente en peligro sus puestos de trabajo, siendo explotados por la arbitrariedad de sus patrones, quienes los podían reemplazar cuando lo estimaran conveniente. Bajo esta realidad de inestabilidad laboral y desvalorización de la fuerza de trabajo, se suma otra, las pésimas condiciones sanitarias en que se encuentran los trabajadores portuarios y sin ningún tipo de cobertura por parte del Estado, desvinculado totalmente de los

problemas sociales. Viendo cómo eran ignorados por los legisladores, determinaron que su única salida era la organización, la cual debido al ingreso de nuevas ideologías como el socialismo y el anarquismo, la organización comenzó a radicalizarse y a exigir a sus patrones derechos para sepultar sus necesidades convirtiéndose en los protagonistas de la primera huelga del S. XX.

Ahora, de ese Valparaíso decimonónico esplendoroso y pujante, enriquecido y modernizado gracias al salitre, puerto principal del Pacífico, ya no queda nada; sólo sus históricos palacios convertidos en Patrimonio Cultural de la nación, viviendo del turismo, de un pasado que nunca más volverá a ser el mismo.

## REFERENCIAS

### FUENTES

#### *Documentos institucionales*

Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso 1897-1898, por el Sr. Dr. Daniel Carballo. Impresiones Giltt, Valparaíso. 1900

Archivos del Consejo de Higiene de Valparaíso 1899-1900, por el Sr. Dr. Daniel Carballo. Impresiones Giltt, Valparaíso. 1900

#### *Periódicos*

El Mercurio de Valparaíso. Meses de Abril, Mayo, Junio y Julio de 1903.

El Chileno de Valparaíso. Meses de Abril, Mayo, Junio y Julio de 1903.

#### *Revistas*

Revista Sucesos. Semanario Ilustrado de Actualidades Ediciones N° 34,35 y 38. Valparaíso 1903.

Revista Archivum Año Iv N°5. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003. Garrido. A Eugenia: Algunos comentarios acerca de mentalidad y medicina en el siglo XIX, en Valparaíso.

Revista Archivum Año Iv N°5. Arch. Histórico de Viña del Mar. Gilberto Harris B. Los Peligros de la Masificación del Maquinismo y el Vapor en Valparaíso. La Respuesta de la Sociedad Porteña, 1850-1860.

Revista Archivum Año V N°6. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003. Vela-Ruiz, Alonso. Iniciativas para abastecer de agua a Valparaíso 1847-1901.

Revista Archivum Año VIII N°9. Arch. Histórico de Viña del Mar. 2003. Molina, Mauricio. La noción de salud e Higiene Pública, el caso de la dotación de agua potable en Valparaíso, 1850 -1910. Reconstrucción de sus significados.

Archivum, Revista del Archivo Histórico y Patrimonial de Viña del Mar, N°8, 2007  
Olivares, Oscar. Los sindicatos portuarios de Valparaíso: génesis, ascenso, consolidación en el Chile republicano y su inserción en la economía globalizada.

Revista de Urbanismo N°5, Universidad de Chile Urbina, María Ximena. Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920: Percepción de barrios y viviendas marginales.

#### *Tesis y Memorias*

Iturriaga, E. Jorge: La huelga de trabajadores marítimos y portuarios, Valparaíso, 1903. Tesis de grado, Santiago de Chile, 1997.

#### *Manuscritos*

Anotaciones cuaderno de Historia de Chile Contemporáneo I dictado por Gabriela Castillo en el 2009.

Cátedra; Seminario de Tesis: Historia Social de la Salud. Primer Semestre 2011.

#### *Estudios*

Allard, Jorge. Cien Años de la Compañía Sudamericana de Vapores, Editorial Universitaria, Santiago, 1973.

Arrate Jorge; Rojas Eduardo: *Memoria de la Izquierda Chilena Tomo I (1850-1970)* Editorial Javier Vergara, Santiago de Chile, 2003.

Cariola, Carmen; Sunkel, Osvaldo. Un siglo de historia económica de Chile: 1830-1930. Dos ensayos y una bibliografía. Ediciones cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana. Madrid. 1982

Couyoumdjian, Juan Ricardo: *Alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930 una aproximación.* Editorial Universitaria, Santiago de Chile. 2000.

Garcés Duran, Mario: *Crisis social y motines en el 1900*. Editorial LOM, Santiago de Chile, 2003.

Grez Toso, Sergio: *Los Anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de "la Idea" en Chile, 1893-1915*. Editorial LOM, Santiago de Chile, 2007.

Grez Toso, Sergio: *De la "Regeneración del Pueblo" a la Huelga General. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Editorial RILL, Santiago de Chile, 2007.

Grez Toso, Sergio: *Magno Espinoza: La pasión por el comunismo libertario*. Editorial Universidad de Santiago de Chile, Santiago de Chile, 2011.

Illanes, María Angélica: *En el nombre del pueblo, del estado y de la ciencia, (...): historia social de la salud pública, Chile, 1880/1973: (hacia una historia social del Siglo XX) / Santiago de Chile: Ministerio de Salud. Protege Red de Protección Social, Gobierno de Chile, 2010.*

Illanes, María Angélica. "Chile Des-Centrado. Formación socio-cultural republicana y transición capitalista (1810-1910), Editorial LOM, Santiago de Chile, 2003.

Fagalde Alberto, *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*. Editorial Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Chile, 2011.

Fernández Marco: *Arriba quemando el Sol. Estudio de Historia Social Chilena. Experiencias populares de trabajo, revueltas y autonomía (1830-1940)*. Editorial LOM, Santiago de Chile 2004.

Pinto, Julio: *Valparaíso: metrópoli financiera del boom del salitre; Valparaíso y el proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX*, Ediciones Altazor, Valparaíso, 1987.

Ortega, Luis. *El proceso de Industrialización en Chile 1850-1930*, en *Revista de Historia*, Volumen 26, Años 1991-1992.

Recabarren, Luis Emilio. Obras texto Ricos y Pobres, compilación y prologo de Digna Castañeda Fuentes, Editorial Casa de las Américas, 3º edición, El Velado, La Habana, 1976.

Ugarte Yávar, Juan de Dios: *Valparaíso: 1536-1910: recopilación histórica, comercial y social*. Impr. Minerva, Valparaíso, 1910.

Valdivieso, Patricio: *Dignidad Humana y Justicia: La historia de Chile, la política social y el cristianismo 1880-1920*. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 2006.

Vial, Gonzalo, *La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile*, Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile 1997.

Vial, Gonzalo: *Historia de Chile (1891- 1973), volumen I, tomo II: La Sociedad Chilena en el cambio de siglo (1891-1930)*. Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile, 2001.

Zañartu, Pamela. *Valparaíso Comercio y Guerra del Pacífico*, Cámara Regional del Comercio y la Producción. Valparaíso 1997.

Zuñiga Bravo; Merlet, Enrique. *Valparaíso: Comercio y Guerra del Pacífico*. Cámara Regional del Comercio y la producción, Valparaíso, 1997.

#### *Artículos Digitales*

Discurso sobre la Crisis Moral de la República de Enrique Mac-Iver, Pronunciado en el Ateneo de Santiago, en la sesión ordinaria de 10 de agosto de 1900 en [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)

Texidó, Alberto, *Evolución del frente marítimo en* <http://www.scielo.cl/pdf/arg/n73/art13.pdf> ) pág. 70.

Thomas, F. O'Brien, The nitrate industry and Chiles crucial transition: 1870-1891 Nueva York: New York University Press, 1982, en Couyoumdjian, Juan Ricardo. El Alto Comercio de Valparaíso y las Grandes Casas Extranjeras, 1880-1930. Una Aproximación. Historia (Santiago) 2011 versión On-line Pág. 63-99

[http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s071771942000003300002&script=sci\\_ar  
ttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s071771942000003300002&script=sci_ar<br/>ttext)