

## Encontrando su sitio. Los inicios del gremio tranviario de Santiago, su formación e incidencia en las primeras legislaciones obreras desde una mirada de su 'posición estratégica', 1902 - 1919.<sup>1</sup>

Finding their site. The beginnings of the tramway guild of Santiago, its formation and incidence in the first labour laws from a glance of its "strategic position", 1902 - 1919

Malte Benjamín Seiwert<sup>2</sup>

RECIBIDO: 18 DE OCTUBRE DE 2018 | ACEPTADO: 30 DE NOVIEMBRE DE 2018

RECEIVED: OCTOBER 18, 2018 | APPROVED: NOVEMBER 30, 2018

### RESUMEN

El presente artículo estudia al gremio tranviario de Santiago durante sus primeros 17 años de luchas laborales destacándolo como un sujeto clave para entender el surgimiento de una legislación social en el país. A partir del concepto de 'posición estratégica' se estudia el desarrollo de las formas de lucha del gremio y de la reacción de los otros actores involucrados. Se hace hincapié que la toma de conciencia del rol dentro de la economía capitalina fue fundamental para entender las formas de lucha adoptadas por el gremio, la creciente fuerza de éste y el desarrollo de los debates públicos acerca de la intervención estatal sobre los conflictos laborales. Para tal argumento, la presente investigación se basó en diarios de la época y documentos de varias instituciones estatales.

**Palabras clave:** Trabajadores tranviarios, posición estratégica, legislación social, movimiento obrero

### ABSTRACT

*This article studies the tramway workers of Santiago during its first 17 years of labour struggles highlighting it as a key subject to understand the emergence of a social legislation in the country. Based on the concept of 'strategic position', the development of the forms of struggle of the worker and the reaction of the other actors involved is studied. It is emphasized that the awareness of the role within the capital's economy was fundamental to understand the forms of struggle adopted by the union, the growing strength of this and the development of public debates about state intervention on labour disputes. For such argument, the present investigation was based on newspapers of the time and documents of several state institutions.*

**Keywords:** Tranvia workers, strategic position, social legislation, workers movement

---

1 Este artículo es fruto de la investigación hecha en el Seminario de Grado de la Licenciatura en Historia de la Universidad de Chile a cargo de los profesores Pablo Artaza y Sergio Grez.

2 Alemán. Licenciado en Historia, Universidad de Chile. Master of Arts (r) en Latin American Studies, Universität Bern, Suiza. Contacto: maltes@immerda.ch

## INTRODUCCIÓN

La historiografía clásica ha destacado al periodo de comienzos del siglo XX hasta la promulgación del primer código laboral en 1924, como un momento en el cual “no hubo entendimiento entre los empleadores y obreros organizados” (Morris, 1967, p. 90) y en el cual el Estado cumplió meramente un rol gendarme en las relaciones laborales, resguardando por medio de las fuerzas policiales y militares el orden social, reprimiendo a los movimientos obreros e interviniendo poco y nada en los conflictos entre el capital y el trabajo, considerándolo un mero problema policial (Barriá, 1971, p. 21). Es por aquella razón que Jorge Barriá Serón, y junto con él todos los autores del marxismo clásico, han calificado a esta época como la “etapa heroica de los trabajadores” (1971, p. 8). Por otro lado Luis Vitale postuló que durante el mismo periodo el movimiento obrero chileno estuvo en su “más alta expresión de autonomía e independencia lograda” (Vitale, 2011, p. 88), refiriéndose de esta manera a la independencia propia frente a los partidos políticos y el aparato estatal.

52

Sin embargo, partiendo de Juan Carlos Yañez en 1998 la historiografía más reciente ha demostrado que justamente en aquel periodo el Estado y los actores relevantes de las élites dieron un giro hacia el entendimiento de la llamada ‘cuestión social’, reemplazando en parte y de a poco el actuar represivo hacia las luchas obreras por su legislación y arbitraje. A su vez varios sectores del movimiento obrero lucharon por la integración de las demandas y las instituciones obreras al aparato estatal. Así, Sergio Grez mostró en su artículo ‘¿Autonomía o Escudo Protector?’ que desde inicios del siglo XX distintos actores populares, sobre todo del Partido Democrático iniciaron gestiones para crear leyes en defensa del trabajo. Asimismo el Estado desde el año 1903 empezó a crear instancias de arbitraje para solucionar conflictos laborales (2011a), instalando desde el año 1904 comisiones parlamentarias para estudiar el tema obrero y legislando a partir de 1906 las primeras leyes sociales (Yañez, 2008, p. 326). Este proceso en general ha sido descrito como la ‘cuestión social’, es decir una época en la cual nuevas formas de miseria y estallidos sociales, producto del cambio económico y social que estaba viviendo el país exigieron a la elites reconocerlas (Grez, 1995, p. 11) y tratar de entregar un nuevo marco de acciones y soluciones a algunas problemáticas para impedir una crisis social que haya podido amenazar las estructuras básicas de su poder (Pinto y Ortiz, 2001, p. 9).

Así, por un lado los actores estatales, sin la creación de leyes para tal caso, empezaron a intervenir activamente en los conflictos laborales, creando espacios de mediación y arbitraje para agilizar la solución de los mismos. Esto en muchos casos a nivel local, sin la intervención de la autoridad central. Además se muestra que en gran parte tuvieron lugar en gremios de gran importancia para la economía local, siendo muchas de las intervenciones en los gremios de panaderos, lancheros o del transporte (Grez, 2011b).

Entre los gremios que más ha llamado la atención a los historiadores se encuentra el de los ferrocarriles, y sobre todo el perteneciente a los Ferrocarriles del Estado. Así en numerosos artículos y trabajos se ha destacado a las primeras organizaciones ferrocarrileras como pioneras y vanguardia de las luchas obreras y la organización del proletariado chileno en su conjunto, discutiendo en algunos casos incluso su carácter de 'aristocracia obrera' (Delgado, 2015)<sup>3</sup>. Esto debido a sus comparadamente buenas condiciones de vida, fruto de años de lucha, las cuales debieron, según la mayoría de los autores, su suceso debido a la propia importancia de los ferrocarriles para la economía nacional.

De esta manera los autores hacen alusión a los conceptos de "posición estratégica" y "poder estratégico" analizados en profundidad por John Womack. Según dicho autor aquellos gremios, y luego aquellas ocupaciones dentro un sector y empresa específica, que tenían la capacidad técnica de impedir la producción de la mayor cantidad de otros rubros era el más capacitado para llevar a cabo huelgas y mejorar su condición de vida considerablemente (2007, p.74). Siendo esto, en el caso de México los trabajadores de los ferrocarriles y posteriormente también de las compañías eléctricas (p. 72).

Para el caso de Chile no cabe duda que los trabajadores de Ferrocarriles del Estado (FFEE) hayan tomado un rol similar desde la Fundación de la Gran Federación Obrera en Chile (GFOCH) la cual había sido formulada como elemento unificador de los trabajadores de dicha empresa. Al describir este suceso, la historiografía ha ignorado que en su momento fundador los trabajadores de tranvías de Santiago participaron como Sección de la Tracción Eléctrica en dicha organización. Este desconocimiento nos lleva al sujeto de nuestro artículo, los trabajadores de la empresa de tracción eléctrica, siendo mayormente conformado por hombres mecánicos, maquinistas, cobradores y mujeres cobradoras.

La historiografía ha tratado de manera desigual a aquel gremio, mencionándolo por un lado de manera constante para describir diversos acontecimientos del movimiento obrero y por otro lado ignorando y estudiándolo poco y nada dentro de su condición específica. Este 'hermano chico' de los ferrocarrileros, ha caído en la mala suerte de haber pasado desapercibido detrás de su 'hermano mayor'.

Sin embargo, como lo plantea Anton Rosenthal para el caso de Montevideo, el tranvía eléctrico ha sido de gran importancia para la sociedad de su momento, trayendo consigo un discurso de "progreso social". En este escenario los trabajadores del tranvía tenían una fuerte importancia al mantener intacto el servicio clave para la ciudad, perjudicando, a través de sus movilizaciones, de manera esencial a la imagen de progreso social del mismo medio (1995, pp. 319-320). Para Santiago plantea

---

3 Para ver el debate historiográfico sobre el gremio de trabajadores de FFEE revisar Matus et. al., (2009). Este libro y más han sido discutido por Felipe Delgado en su presentación en el 12o Congreso Nacional de Estudios del Trabajo en Buenos Aires.

mos un giro similar, la ciudad se encontraba a principios del siglo en un periodo de fuerte crecimiento (Ramón, 2007, p. 185) y el antiguo medio de transporte, el carro de tracción animal, no daba abasto para las nuevas exigencias de transporte e higiene (Booth, 2013, p. 65). Así, a partir de su inauguración en 1900, el tranvía eléctrico se convirtió en un elemento esencial del transporte y de la vida capitalina durante las dos primeras décadas del siglo XX (Errazurriz, 2010, p. 362). Es alrededor de este elemento, y otros de carácter similar, que se va conformando una nueva relación laboral y un nuevo actuar del Estado frente a los clamores obreros.

A través del siguiente artículo queremos revelar la importancia de este gremio estudiándolo desde su posición estratégica en un marco de tiempo de 17 años. Desde su primera huelga en 1902 hasta 1919, año en el cual el sindicato tuvo que ser reconocido por parte de la empresa. Siendo en este caso mucho más difícil lograr la intervención estatal, al tratarse de una empresa privada de capitales alemanes. A partir del elemento de análisis mencionado queremos estudiar las formas de lucha adoptadas por parte del gremio, los sectores dominantes en su interior, el proceso de toma de conciencia e interpretación de su rol estratégico dentro de la economía capitalina y la recepción pública de su accionar. Entendiendo de esta manera al gremio tranviario, pese a su reducido tamaño, como un sujeto relevante en el desarrollo de la nueva legislación y Estado en formación el cual logró fomentar la apertura de la mirada gubernamental hacia los conflictos laborales en las empresas privadas.

54

Para esto se hará uso de fuentes periodísticas y documentos de la administración estatal, tanto de la Intendencia de Santiago como también de la Oficina del Trabajo, para describir cada movilización ocurrida durante el periodo de estudio y para dar cuenta del punto de vista del Estado y de la sociedad ilustrada sobre el gremio tranviario, confrontándolas con los planteamientos de la historiografía especializada. Para tal caso este artículo adapta una forma de narración, probablemente demasiada descriptiva para dar cuenta de diversos detalles como formas de organización, nombres o lugares. Dicha redacción responde a la necesidad de visibilizar un proceso de organización y lucha sumamente profundo y que lamentablemente había pasado desapercibido para la historiografía en general hasta el momento.

## 1. Primeros pasos en la lucha sindical

En marzo de 1902, apenas un año y medio después de la apertura del tranvía eléctrico en Santiago, los trabajadores de este rubro comenzaron su primera huelga. Grez caracterizó a esta huelga como la primera puesta en práctica del anarquismo con un carácter sindical, siendo gran parte de la directiva del comité de huelga, reconocidos anarquistas cercanos al periódico *La Luz* (2008, p. 48). La movilización se había desencadenado por el actuar represivo de la empresa en contra de la sociedad de resistencia que se encontraba en formación. Además de aquello se exigía un aumento salarial, regularidad en las formas de pago, jornada de 9 horas como máximo y la abolición de un sistema de multas completamente arbitrario (*La Luz*, segunda

quincena de abril de 1902, p. 1). La huelga fue liderada por los maquinistas de la empresa, mientras que los y las cobradoras se adscribían a los primeros, teniendo en el comité de huelga dos mujeres delegadas. Mientras tanto los mecánicos de los talleres, algunos maquinistas rompehuelgas y los inspectores trataron de mantener funcionando una limitada cantidad de tranvías. Para impedir la circulación de aquellos, los trabajadores movilizados bloquearon las vías y trataron de robar los manubrios de los tranvías para así imposibilitar su funcionamiento. Este actuar se mantendrá como una metodología propia de los huelguistas para aumentar su efectividad. Frente al actuar de los trabajadores la respuesta del Intendente y de la Policía fue de apoyo ciego y resguardo de la propiedad de la empresa (El Ferrocarril, 29 de marzo de 1902, p. 3). La última actuó de tal violencia que el comité de huelga la describió como “una turba de lacayos i de maricones con pantalones i con uniforme de *policía de orden i seguridad* [...], que nos hiciera aparecer ante el mundo civilizado como un país de salvajes, dando a los hombres, a los pueblos i a la historia, el triste espectáculo de una *cacería humana* a pleno día.” Frente a la poca respuesta de las instituciones estatales los obreros organizados hicieron una marcha hacia La Moneda para entregar una carta al Presidente exigiendo su neutralidad en el conflicto. Sin embargo, al no estar el jefe de Estado en el palacio presidencial, los obreros no fueron recibidos. A pocos días del inicio de la huelga la empresa ya había reemplazado todo el personal movilizado, por lo que esta terminó con la “decisión” por parte de los trabajadores movilizados de dedicarse a otros rubros. Dejando de estar “siempre al servicio de la Empresa [...] para humillarse a unos cuantos alemanes hambrientos que la baja marea de Europa arrojó a las playas del Pacífico” (*La Luz*, segunda quincena de abril de 1902, p. 2).

Según Grez este actuar del Estado y de los obreros no era para nada extraño, sino más bien común en estos años. Las huelgas aún tenían ciertos caracteres de motines y el Estado mantenía un irrestricto apoyo al capital, resguardando sus propiedades y tratando de poder asegurar un funcionamiento normal de sus actividades. Yañez relata que justamente en estos años la preocupación del Estado se volcó más hacia la fiscalización de las actividades industriales, lo cual hasta ese entonces estuvo a cargo de las municipalidades. Según el autor, la huelga portuaria de 1903 cambió radicalmente este paradigma, ya que apareció la necesidad de estudiar a mayor profundidad las demandas populares (2008, p. 24). Grez agrega que esta huelga fue una de las primeras en la cual se experimentó en gran tamaño el arbitraje por parte de una autoridad. En estos años “la conciliación y el arbitraje no eran elementos de la cultura de relaciones entre patrones y trabajadores” (2011a), por lo que era de esperar que los obreros tenían serias dificultades en aceptar los árbitros propuestos y acusaron por su parte, después del fallo emitido, a los patrones por no cumplir con los acuerdos tomados.

## 2. Nuevas estrategias en la solución de conflictos laborales

Fue a comienzos de octubre de 1905 que se experimentó el arbitraje en la tracción eléctrica. Durante una huelga de maquinistas y cobradores para pedir una reducción

de la jornada laboral y la abolición del sistema de multas y castigos (La Lei, 4 de octubre de 1905, p. 1), los obreros, tal como lo indica el mismo Grez, pidieron por medio de una carta al Intendente de la Provincia la intervención de un tribunal arbitral (2000). Se destaca en esta huelga que nuevamente se dio la presencia de personal policial, descritos por el periódico *La Lei* como “una especie de samurais de terrorífico talante” debido al uso de fúsiles Mausers con bayonetas (La Lei, 6 de octubre de 1905, p. 1). La huelga, liderada por personas que habían participado en la de 1902, con cercanías a dirigentes anarquistas, como Luis Alberto Pardo, y un destacado actuar pacífico de los participantes duró apenas dos días (Seiwert, 2018, p. 25). Según el periódico *La Lei* al segundo día de movilización se realizó una reunión con la presencia de los huelguistas, la empresa y el prefecto de Policía. En el lugar lograron llegar a un acuerdo, sin la necesidad de acudir a un tribunal arbitral, dando cuenta de esta manera de una huelga corta, bien organizada con la disposición de ambas partes de llegar a soluciones fructíferas (La Lei, 6 de octubre de 1905, p. 1). A pocos días de la huelga el periódico *La Lei*, que había apoyado la movilización, criticó fuertemente el actuar del gobierno. Siendo la huelga un acto legítimo en las relaciones laborales, “le corresponde a las autoridades guardar la más estricta neutralidad i velar porque el orden no sea interrumpido. Al menos, esta es la práctica de los pueblos grandes. [Sin embargo,] en nuestra flamante República, al amparo de nuestra amplísima Constitución, las autoridades pretenden negar la lejitimidad de la huelga, intimidar a los promotores i representantes, i no contentos con ello, vician la neutralidad i prestan amparo incondicional, franco o velado, a los patrones”. Según el autor del artículo, en Berlín el gobierno se había negado a prestar apoyo a la empresa de tranvías en un conflicto similar, en cambio en Chile “en esta santa democracia” el gobierno desplegaba fuerzas policiales para reprimir al “obrero, defensor de su escaso jornal” (La Lei, 7 de octubre de 1905, p. 1). Así, a pesar del fructífero término de conflicto, se seguía denunciando el fuerte apoyo del gobierno hacia la empresa, estando lejos de una posición de árbitro en el conflicto.

56

Un ejemplo contrario al mostrado pacifismo, se dio pocos días después durante la huelga de la carne. Las jornadas de protesta fueron descritas en gran detalle por el historiador Gonzalo Izquierdo (1967). La demanda principal estuvo vinculada a la derogación del impuesto a la carne importada desde Argentina. La protesta fue organizada por el Comité Central del Impuesto al Ganado, organización compuesta por distintas sociedades obreras y el Partido Democrático (PD). Pese a que en un principio se pretendía realizar una marcha de carácter pacífico, la movilización terminó en disturbios distribuidos por toda la ciudad, dando cuenta de esta manera de un sector popular, organizado e influenciado por los ideales del liberalismo popular y otro mostrando los caracteres propios de los motines del siglo XIX. Así se vivieron dos días de asonadas callejeras, para cuyo fin intervino el ejército con una brutal violencia. Tanto Grez como Izquierdo destacan, junto a otros gremios organizados una importante presencia de los tranviarios durante el primer día (Grez, 1999).

Al igual que la huelga portuaria, esta jornada marcó, según Yañez, un precedente en la historia de la legislación social en Chile. Así, a partir del año 1906 se empezó a discutir en el Congreso sobre la creación de la Oficina del Trabajo, la cual se crearía

el año 1907 con la escasa presencia de dos funcionarios. Este lugar, más que fiscalizar las limitadas e inexistentes leyes laborales, tuvo la tarea de elaborar informes y estadísticas sobre las condiciones de los trabajadores, y las capacidades y reglamentaciones de la legislación social en general (2008, p. 33). Así, la Oficina elaboró informes y libros sobre las condiciones de vida de los trabajadores y sus organizaciones y movilizaciones en las diferentes partes del país, creando e informando sobre proyectos de leyes locales y de Europa, publicando además desde el año 1911 el Boletín de la Oficina del Trabajo. Destaca en este contexto que gran parte de los informes detallados sobre condiciones de vida, formas de organización y leyes de seguridad laboral estaban destinados a los Ferrocarriles del Estado. En segundo lugar, con mucho menos información venían largos informes sobre algunas movilizaciones tranviarias en el país, esto aunque, según la misma Oficina, solamente habían en el año 1915 alrededor de 6.000 empleados de las empresas de tracción eléctrica y animal repartidos en todo el territorio (ARNAD, Dirección del Trabajo, vol. 47). Junto con la creación de la Oficina, se promulgó ese año la Ley de Descanso Dominical, proyecto que, según Yañez, había sido pedido hace tiempo por los empleados de comercio (2008, p. 117). Sin embargo, de importancia para nuestro caso de estudio, el Boletín de la Oficina del Trabajo publicó en 1918 un decreto que excluía de este derecho a ciertos rumbos, enumerándolos por su importancia, siendo el primero los Ferrocarriles del Estado y el segundo las empresas de tranvías urbanos (Boletín de la Oficina del Trabajo, 1918, p. 254). Así, por medio de esta exclusión la Oficina y el gobierno dieron cuenta de la importancia de este sector para el funcionamiento de las economías urbanas del país.

El año 1906 y el de la fundación de la Oficina son descritos por DeShazo como un periodo de gran actividad huelguista. Él lo adscribe a la inflación que vivió el país a partir del año 1905 hasta bien entrado 1908 (2007, p. 166). En 1906 se registraron según el autor 31 huelgas en Santiago y al año posterior 54 más, habiendo entre 1901 y 1908 un total de 85 huelgas en la capital (p. 162). Este auge en las movilizaciones decayó según el autor con la respuesta represiva del Estado y la patronal que se desarrolló durante el año 1906 y llegó a su expresión más brutal en la masacre de Santa María de Iquique el 21 de diciembre de 1907 (p. 191).

Por su parte los trabajadores de tranvías de Santiago fortalecieron durante el año 1906 su organización sindical (Seiwerth, 2018, pp. 27-30), realizando al año siguiente tres huelgas de tipos muy distintos que tuvieron por común la solidaridad inter-gremial para así aumentar la presión hacia los patrones. En la primera los tranviarios experimentaron este actuar mancomunado en carne propia. Al movilizarse los maquinistas en abril de este año, sus demandas fueron ignoradas por la empresa, la cual contrató personal nuevo y apostó “numerosa tropa de policía desde las primeras horas dentro y alrededor de la estación” y en cada tranvía (El Diario Ilustrado, 4 de abril de 1907, p. 5). Los huelguistas reaccionaron ante este escenario escribiendo cartas al Alcalde y al no tener respuesta por él, decidieron reunirse con el Presidente Manuel Montt teniendo nuevamente una respuesta desfavorable. *El Diario Ilustrado* cuenta que el día 7 de abril “en la mañana pasaron a la Moneda, en representación de los huelguistas, a conferenciar con S.E. los obreros Alfredo Aguilera, Abraham

58

Soto y Carlos Herrera. [...] El Presidente les manifestó que si se encontraban descontentos en esa Empresa, estimaba que lo único cuerdo y lógico era retirarse de ella” (El Diario Ilustrado, 7 de abril de 1907, p. 5). Por otro lado obtuvieron un fuerte apoyo desde otros gremios, recibiendo dinero y materiales de necesidad básica de Santiago y del gremio tranviario de Valparaíso. Además la declaración mancomunada de varios gremios de Santiago de una huelga general logró dar una respuesta satisfactoria a los obreros. Así, el octavo día de huelga el periódico *La Reforma* informó que tras una reunión de los tranviarios y obreros mancomunados con la empresa se llegó a un acuerdo exitoso de subir los sueldos en 50 centavos (*La Reforma*, 12 de abril de 1907, p. 3). Durante la misma huelga, un día después de que los obreros habían sido recibidos por el presidente *El Diario Ilustrado*, severo defensor de los intereses del capital, publicó una columna criticando el actuar del gobierno y fijando además que “habría conveniencia en establecer que las huelgas en ciertos servicios públicos, como los de alumbrado y tracción urbanos, agua potable etc. requieren la intervención de la autoridad en forma más decidida y eficaz que cuando se trata solo de huelgas en las industrias sometidas a la concurrencia (sic!). No tienen, pues, que extrañar los obreros si la autoridad policial contribuye a restablecer el servicio de tranvías, tan indispensable a todo el mundo”. Por último el artículo agregó un cálculo para dejar en claro que los obreros perdían con esta movilización, concluyendo de manera quizás ingenua, que “una gestión pacífica y sostenida daría mejor provecho sin pérdidas para el obrero y sin molestias para el público” (El Diario Ilustrado, 8 de abril de 1907, p. 5). *El Mercurio* agregó que las huelgas eran el último recurso para mejorar las condiciones laborales y que había una urgente necesidad de crear “una legislación satisfactoria que contemple los medios de dirimir los conflictos obreros por los tribunales particulares de conciliación que existen en otros países”. Según el periódico “el desarrollo industrial que va tomando la nación, hace indispensable el pronto despacho de estas leyes, a fin que los trabajadores, más conscientes de sus derechos y de sus verdaderos intereses, no utilicen la huelga sino en casos muy calificados” (El Mercurio, 11 de abril de 1907, p. 3).

Las dos huelgas siguientes, en junio y septiembre del mismo año, se generaron a partir de muestras de solidaridad con otros gremios, probablemente fomentado por la exitosa experiencia que habían tenido anteriormente. Así, se paralizaron las actividades tranviarias por tres días durante la huelga ferroviaria de junio de 1907 (El Mercurio, 10 de junio de 1907, p. 9), para reiniciar otra huelga en septiembre a raíz de una movilización de panaderos. Sin embargo, en este último caso la empresa y las instituciones estatales hicieron oídos sordos (El Diario Ilustrado, 7 de septiembre de 1907, p. 2), ni siquiera el periódico demócrata *La Reforma* apoyó la movilización tranviaria, haciendo publicidad para la empresa de tracción eléctrica (*La Reforma*, 15 de septiembre de 1907, p. 3). Esta vez la huelga terminó en un fracaso: el despido de gran parte de los obreros organizados y la disolución de la organización sindical (*La Reforma*, 4 de octubre de 1907, p.3). Cabe destacar que en ambas movilizaciones la prensa santiaguina criticó fuertemente la paralización del servicio, destacando que los obreros no tenían demandas propias y que no tenía sentido irse a huelga en solidaridad con otro gremio (El Mercurio, 10 de junio de 1907, p. 9; *El Diario Ilustrado*, 7 de septiembre de 1907, p. 2).



El fracaso, más la represión y el repliegue del movimiento obrero en todo el país luego de la masacre en Iquique hicieron que hasta 1910 los tranviarios no volvieron a levantar cabezas. Sin embargo el 21 de julio de 1910 se volvió a escuchar de ellos en las tribunas del Congreso Nacional. Ahí, al momento de discutir sobre el conflicto entre la empresa de tracción eléctrica y la I. Municipalidad de Santiago, se empezó a mencionar la existencia de un conflicto laboral al interior de la misma el cual probablemente llegase a tomar la forma de una huelga. Al respecto el diputado liberal Alfredo Irarrázaval Zañartu comentó que este conflicto al perjudicar a la ciudad entera requería de la intervención estatal, describiendo a continuidad las condiciones laborales “sin sentido moral” y, por último, haciendo a un llamado al “Ministro del Interior hacia la necesidad de que interponga sus buenos oficios para dar solución justiciera a este conflicto”. El Ministro del Interior, Luis Izquierdo del Partido Liberal, respondió a las palabras que “la acción del Gobierno [...] debe ser naturalmente conciliadora i no un elemento de favor o amenaza en pro o en contra de las dos partes”. Tranquilizado con estas palabras, el diputado demócrata Bonifacio Veas llamó la atención que “procediendo la policía con tranquilidad, i sin ponerse del lado de ninguna de las dos partes, se obtendrán, los buenos resultados que se esperan, i el movimiento no seguirá adelante, porque los obreros están convencidos de que la autoridad se inspira en propósitos conciliadores e intervienen con ese fin”. A continuación el diputado Malaquías Concha del Partido Demócrata (PD) también aprovechó de felicitar la actitud del Ministro terminando con un discurso que recalcó la necesidad de avanzar en la promulgación de una “legislación obrera” (Cámara de Diputados, 21 de julio de 1910, pp. 839-867).

La huelga llegó al día siguiente de este debate parlamentario, el 22 de julio de 1910, *El Mercurio* se mostró molesto por una nueva paralización del servicio tranviario, el cual iba a durar 12 días. Esta, siendo apoyada por el PD logró movilizar  $\frac{3}{4}$  de los maquinistas, cobradores y por primera vez una importante cantidad de mecánicos, desarrollándose con toda tranquilidad (*El Mercurio*, 22 de julio de 1910, p. 11). Se exigió a la empresa, además de las constantes demandas respecto a horarios, multas y aumento de sueldo en 30%, la instalación de un consejo obrero que supervisara cada despido de la empresa y tuviera la potestad de vetarlo (*La Unión*, 22 de julio de 1910, p. 5). Desde el primer día el comité en huelga envió una carta al Intendente aceptando su posición de árbitro en el asunto, posición a la cual se había ofrecido anteriormente (ARNH, Vol. 352). La huelga recibió el apoyo de amplios sectores de la sociedad santiaguina, incluyendo sociedades obreras, el PD, comerciantes y el mismo público (*La Unión*, 23 de julio de 1910, p. 4; *El Mercurio*, 26 de julio de 1910, p. 16). *La Unión* de Santiago felicitó la actitud de los obreros, escribiendo que “su origen y su objetivo son exclusivamente profesional; tiene un fundamento serio; es dirigida por los mismos interesados, se desenvuelve en perfecto orden, sin violencias de ningún tipo” (24 de julio de 1910, p. 3). Por su parte, *El Mercurio*, también declarando su apoyo, mencionó el mal servicio de la empresa y que en la actualidad “el público simpatiza con el personal en huelga, tanto por su correcta actitud, absolutamente tranquila y deferente a la palabra mediadora y sensata de la autoridad de la provincia, como porque hay la impresión general de que los salarios son bajos, las multas abundantes y el trato moral desgraciadísimo” (25 de julio de 1910, p. 13). Durante la huelga se realizaron di-

versas gestiones para crear las bases para un proceso de arbitraje y de sentar ambas partes en una mesa de negociaciones. Para este efecto la Federación de Estudiantes de Chile ofreció enviar un delegado al tribunal arbitral (El Mercurio, 22 de julio de 1910, p. 11). Sin embargo, durante una reunión efectuada el 26 de julio entre la empresa y los obreros en la Intendencia, ambas partes se retiraron de la mesa. Durante los dos días siguientes las contrapartes lanzaron a través de *El Ferrocarril* (27 de julio de 1910, p. 5) y *El Mercurio* (27 de julio de 1910, p. 12) respectivamente ultimátums para resolver el conflicto. La empresa dio como fecha límite, para volver al trabajo, el 28 de julio.

El plazo límite de la empresa fue ignorado. El 28 de julio, la empresa comenzó a recibir personal nuevo. Sin embargo, al día siguiente *El Mercurio* señaló que el nuevo personal también se había adherido a la huelga, además de que ahora la “asamblea no había aceptado ninguna proposición de juez árbitro”. Tanto la Policía como Carabineros, quienes durante el arbitraje se habían mantenido al margen, se movilizaron a partir de esta fecha, mientras que los obreros seguían recibiendo apoyo de amplias capas de la sociedad santiaguina (El Mercurio, 29 de julio de 1910, p. 11). En cuanto al accionar de la huelga y como medida de presión, se convocó para el 31 de julio a un mitin en la Alameda frente a la calle Lord Cochrane. Sin embargo nunca llegó a realizarse la movilización pública. Esto debido a que anteriormente la mayor parte de los obreros firmó un acuerdo con la empresa, justamente el que se había propuesto en las reuniones de la Intendencia. El arreglo produjo un quiebre en el gremio ya que, según *El Mercurio*, el secretario Luis Astorga lo había firmado sin consultar a la asamblea (30 de julio de 1910, p. 8). Sobre todo los mecánicos se mostraron descontentos con la situación y proclamaron proseguir la huelga. Su lucha duró dos días más, hasta que decidieron aceptar igualmente las condiciones firmadas por el resto del gremio (El Mercurio, 2 de agosto de 1910, p. 3). El acuerdo implicaba un aumento de sueldo, modificaciones varias en la asignación de turnos y guardias, varios tipos de premios, nueva reglamentación al sistema de multa y la promesa de asignar un tercio del dinero recaudado por vía de multas a un fondo de socorro de la empresa. La demanda, que produjo mayor rechazo de la empresa, de instalar un consejo obrero que supervisara cada despido, no apareció en el acuerdo (El Mercurio, 31 de julio de 1910, p. 10).

Luego de la huelga *El Mercurio* emitió un artículo de opinión para felicitar el actuar del Intendente de Santiago, Pablo A. Urzua, por su intervención de arbitro en el conflicto. Él había comprendido que primero había que escuchar a los obreros para que estos le depositaran confianza, luego “mediar con la Empresa para impedir los daños a esta misma, y sobre todo al público”. Según el periódico había que diferenciar “entre las huelgas que sólo afectan un interés industrial privado [...] y las que se refieren a servicios públicos. [En este caso] la autoridad no puede desinteresarse ni un solo momento y debe desde el comienzo seguir el movimiento, estudiarlo e intervenir con discreción, pero con firmeza.” El resultado fue, según *El Mercurio*, que jamás hubo actos de violencia y que los obreros “presentaron sus propósitos con tranquilidad, amparándose en su derecho y declarando siempre que deseaban conservarse en el terreno de las gentes de orden”. Este actuar debía ser ejemplo para futuras huelgas (2 de agosto de 1910, p. 3).

La organización obrera creada a propósito de esta movilización, con fuerte influencia del PD, siguió su curso, llegando a formar parte de la *Gran Federación Obrera de Chile* (GFOCH). Así a principios del año siguiente, en enero de 1911, Sebastián Maximiliano Guzmán, quién había sido presidente del comité en huelga, publicó varios artículos de opinión y poemas en el recientemente fundado periódico de la GFOCH. Los artículos fueron firmados por Guzmán, como “Secretario Jeneral i Delegado ante la Junta Ejecutiva de la *Gran Federación Obrera de Chile* por la Tracción Eléctrica” (La GFOCH, 10 de enero de 1911, p. 3). La publicación de todas las Juntas Ejecutivas de la GFOCH muestra que a principios de la existencia de la misma, además de los trabajadores de FFEE, participaron los tranviarios en la organización obrera (La GFOCH, 1 de febrero de 1911, p.5). Hecho que contradice a la opinión generalizada que antes de 1917 solamente dos Sociedades de Resistencia de Valparaíso se unieron por un corto plazo a la gran sindical (Durán, 2016, p.55). Sin embargo, a partir de mediados de febrero Guzmán dejó de firmar sus artículos como *Delegado de la Tracción Eléctrica ante la Junta Ejecutiva* y el 10 de marzo se publicó en el mismo periódico una carta de Guzmán fechada en el 19 de febrero de 1911, dirigida “A mis compañeros de la Tracción Eléctrica”. Ahí informó que la empresa había despedido toda la directiva de la Sociedad de Maquinistas y Cobradores, incluido él, y que ningún periódico había querido publicar los avisos sociales de la sociedad (La GFOCH, 11 de marzo de 1911, p.3). Además de aquella lamentablemente noticia, el nombre de la sociedad nos señala que luego de la huelga de 1910 y el quiebre entre los mecánicos y la otra parte del gremio, los últimos formaron una organización sin incluir los primeros en el proceso formativo.

La represión ejercida por parte de la empresa no logró dar frutos, iniciándose 6 meses después del despido masivo otra huelga de los maquinistas y cobradores debido al pago atrasado de los sueldos (La Unión, 4 de octubre de 1911, p. 1). Los obreros pidieron, frente a la intransigencia de la empresa, apoyo al Intendente. Este pidió como primer paso la formulación escrita de las demandas firmada por todos los trabajadores (La Unión, 6 de octubre de 1911, p. 1). Acto que podía tramitar el proceso y revelar sensible información de los trabajadores. Según *El Mercurio*, confiados del apoyo de Pablo A. Urzua se mostraron sorprendidos de su actitud, ya que impartió “las órdenes del caso a la Policía de Seguridad a fin de que se hiciera respetar en todo momento los intereses de la Empresa” (6 de octubre de 1911, p. 14). Frente a esto y el ultimátum de la empresa, los obreros dirigieron una carta al Alcalde. En dicha misiva, los trabajadores pidieron disculpas por “el sacrificio que hemos impuesto al comercio, al público y muy especialmente a la clase trabajadora; pero hemos procedido así debido a que la Compañía, con su conducta tiránica y despótica, nos niega el derecho de reclamo, y como si eso no bastara, el derecho que tiene todo ser, que es el derecho a la vida” (El Mercurio, 6 de octubre de 1911, p. 14). Sin embargo, ni la Intendencia, ni la Alcaldía respondieron más a los obreros y la empresa empezó con la medida de reemplazar al personal en huelga para restablecer su servicio dentro de los próximos días (El Mercurio, 9 de octubre de 1911, p. 16).

El mismo día de la reanudación total del servicio *La Unión* destacó la legitimidad de la demanda de un aumento de sueldo, sin embargo fue una huelga inoportuna, ya

que, después de la huelga del año pasado “era muy de temer que, triunfantes ahora, se repitiera el caso el año próximo. La ciudad, que es la perjudicada, no podía ver sino con disgusto esta perspectiva” (10 de octubre de 1911, p. 3). *El Mercurio* por su parte subrayó la importancia de legislar las huelgas obreras, haciendo además una entrevista al jefe de la Oficina del Trabajo, Eugenio Frías Callao. Este presentó el proyecto del diputado Manuel Rivas sobre conciliación y arbitraje, agregando que “se podría ir más lejos aún, estableciendo el arbitraje obligatorio para los conflictos que afectan a los servicios de interés general, tales como las industrias de transporte y alumbrado, de distribución de aguas y de fabricación o venta de artículos alimentarios” (11 de octubre de 1911, p. 10). Fue recién en 1917 que el proyecto de Rivas, presentado acá por Frías se hizo realidad al través del llamado de Decreto Yañez sobre conciliación y arbitraje (Grez, 2011a).

El reciente fracaso no impidió que los maquinistas y cobradores de la empresa de tranvías, al parecer a través del apoyo de los anarquistas de la capital, volvieran a paralizar sus funciones ocho meses después de su última movilización. Este hecho, marcó junto a otros acontecimientos después de la fracasada huelga de 1902 un nuevo auge del movimiento anarquista en la ciudad (Harambour, 2011, p. 141). *El Mercurio* relató el 2 de mayo de 1912 que “a propósito de la fecha conmemorativa, en la mañana de ayer suspendió sus laborales parte del personal de la Compañía de Tranvías. Después de mediodía la paralización fue total y dejó a la ciudad sin ese medio de comunicación.” A causa de esto la policía “recibió orden de amparar el libre tránsito de los tranvías que circulen con el personal que voluntariamente se presente al trabajo” (2 de mayo de 1912, p. 12). Las demandas no se diferenciaban mucho de las anteriores, respondiendo esta vez la empresa que las estudiarán hasta el día 15 de mayo, llegando así a un acuerdo con el comité de huelga de bajar la movilización hasta esa fecha (*El Mercurio*, 3 de mayo de 1912, p. 13). Durante los días siguientes se normalizó el servicio y el día anunciado la empresa propuso un aumento de sueldo a 4,50 para maquinistas, cuando lo exigido era de 5 por día y 3,50 para cobradores, siendo esto 0,75 pesos menos que lo demandado. No hay información existente acerca de la respuesta del comité de huelga (*El Mercurio*, 15 de mayo de 1912, p. 11), pero la ausencia de una nueva movilización permite suponer que fue aceptada esta propuesta.

Sin embargo, al parecer hubo ciertos puntos que quedaron en el acierto. Así la Oficina del Trabajo relata en su boletín de una nueva paralización, durante el medio día del 3 de junio por el supuesto no pago de sueldo. Al parecer este se debía a que oficialmente se había acordado que este iba a ser el 5 de cada mes. Aclarado este punto los trabajadores volvieron a sus puestos de trabajo (Boletín de la Oficina del Trabajo, primer semestre de 1912, p. 265). El caso demuestra la gran preocupación de los trabajadores por el no cumplimiento de los acuerdos por parte de la empresa.

Paralelamente, la sociedad de resistencia que habían creado los obreros siguió su curso acercándose el 14 de marzo de 1913 a la empresa “con el objeto de formular una solicitud para que se les mejorara su condición económica y la forma de trabajo”. La solicitud pedía nuevamente un aumento del sueldo y un sistema de multas basado en talonarios, debido a que “existe entre algunos de los empleados

superiores mala voluntad para con ellos y hay inspectores cuyo carácter es muy arbitrario". Además el comité pidió, debido a la inexistencia del domingo como feriado, dos días francos al mes. A dicha solicitud Aristides Brandalá, en representación de la empresa, respondió de manera negativa, dando como justificación la imposibilidad de aumentar la tarifa (El Mercurio, 15 de marzo de 1913, p. 15). En consecuencia el 19 de marzo los maquinistas y cobradores en su conjunto se declararon en huelga, teniendo varias organizaciones obreras en su apoyo (La Unión, 20 de marzo de 1913, p. 7). *El Mercurio* por su parte se mostró conforme debido a que los huelguistas "se han mantenido en perfecto orden. De las diferentes comisarias nos han informado que no ha habido un sólo desorden" (20 de marzo de 1913, p. 14).

Los obreros acudieron de inmediato al Intendente, el cual los citó junto con la empresa para el viernes 21 de marzo a las 2 de la tarde. En la reunión se propuso la creación de un tribunal arbitral y se acordó nuevamente la creación de talonarios para la aplicación de multas. Sin embargo, los obreros no aceptaron a las personas propuestas en el tribunal arbitral y decidieron seguir la movilización<sup>4</sup>. Una persona que estuvo presente en la reunión anotó en *El Mercurio* "una circunstancia bastante desfavorable para los huelguistas. A mi entender, para una comisión de tal naturaleza debe buscarse personas desapasionadas [...] Hay entre los de la comisión uno o dos que [...] hacen gala de cierto tono irrespetuoso que no servirá sino para agravar más las dificultades" (22 de marzo de 1913, p. 13). El día 23 se dio por fracasada la negociación, ya que ni los obreros aceptaban los árbitros del Intendente, ni el Intendente las propuestas de los obreros (El Diario Ilustrado, 23 de marzo de 1913, p. 3). Para el día 25 de marzo *La Unión* comentó la contratación de personal nuevo por parte de la empresa, dejando en claro el fracaso de la huelga y que "ese nuevo personal no tardará en reemplazar al antiguo: no es el manejo de los tranvías un trabajo que requiera mucha ciencia o larga preparación" (25 de marzo de 1913, p. 3). Tanto *El Mercurio* como *La Unión* y *El Diario Ilustrado* dieron por terminada la huelga en sus periódicos del 26 de marzo de 1913 (El Diario Ilustrado, 26 de marzo de 1913, p. 4). Sin embargo, el 31 de marzo *El Mercurio* anunció un acuerdo entre la empresa y los huelguistas. Los últimos habían aceptado las condiciones de la empresa, quedando solo algunos puntos por resolver (31 de marzo de 1913, p. 9).

#### 4. Nuevas relaciones: La implementación de las primeras leyes para la solución de conflictos laborales

La organización sindical perdió de fuerza, haciendo algunos esfuerzos por recuperarse durante el año 1914 (La Batalla, segunda quincena de marzo de 1914, p. 3). Sin embargo no sería hasta el año 1917 que los obreros lograron formar nuevamente un sindicato capaz de entrar en conflicto con la empresa. Entremedio se promulgó

---

4 Las personas propuestas por la Intendencia eran: Germán Riesco, Joaquín Walker Martínez, Pedro Bannen, Abel Saavedra, Luis A. Vergara, Pedro N. Montenegro, Luis Dávila Larráin, Joaquín Diba Garcés, Ramón Balmaceda y Francisco Subercaseaux (El Mercurio, 23 de marzo de 1913, p. 17).

la ley de accidentes de trabajo, que había sido fuertemente promovida por los trabajadores ferrocarrileros y la Oficina del Trabajo, la cual publicaba largos informes sobre los accidentes en las industrias y los Ferrocarriles del Estado en específico (Boletín de la Oficina del Trabajo, N°8 primer semestre de 1913, pp. 56-87). A fines de 1917 entró en vigencia el llamado decreto Yañez sobre la conciliación del Estado en los conflictos laborales. Este obligaba a los intendentes y gobernadores respectivos a intervenir en los conflictos laborales cuando una de las dos partes lo pedía, creando una Junta de Conciliación. En esta se debía debatir y llegar a un acuerdo. En caso de que ambas partes seguían estando en conflicto había que crear un Tribunal Arbitral “compuesto de un representante de cada parte i de un tercero designado por ámbas, de comun acuerdo.” Si las dos partes no lograban elegir una tercera persona, esta debía ser designada por el Presidente de la República. Las huelgas y paralizaciones debían ser avisados con “cinco días de anticipación, i con diez cuando puedan causar la falta de luz o agua, o suspender la marcha de los ferrocarriles o la fabricación i venta de los artículos alimenticios de primera necesidad”. En el caso de que los obreros no aceptasen esta forma de conciliación del conflicto, se iba a dar la orden a las fuerzas policiales a resguardar la propiedad privada y permitir que los obreros que quieran, puedan ir a trabajar (Boletín de la Oficina del Trabajo, N°11 Año 1918, p. 136). Al parecer la primera aplicación en la práctica de este decreto fue en abril de 1918 con la huelga tranviaria que se produjo en este entonces. Este fue producto de que los trabajadores, tanto maquinistas, mecánicos y cobradores se habían organizado desde fines de 1917, adhiriéndose nuevamente a la Federación Obrera de Chile (FOCH), conformando el Consejo Federal N°2 de Tranvías (*La Opinión*, 17 de abril de 1918, p. 3). Este consejo se preocupó desde principios de 1918 por mejorar las condiciones laborales de sus asociados.

64

El 7 de marzo *El Mercurio* relató que se habían acercado varios tranviarios para contar de sus problemas, aludiendo además que por el momento “no es nuestro propósito recurrir a la huelga ni a ningún otro medio tan violento como ese” (*El Mercurio*, 7 de marzo de 1918, p. 11). Sin embargo, el gerente Brandalá rechazó toda “intromisión de la sociedad entre él y sus obreros” (*La Opinión*, 17 de abril de 1918, p. 3), y con eso toda posibilidad de un arreglo pacífico. Las gestiones fracasaron y el 18 de abril el Comisario de la 5a Sección de Policía de Santiago informó al Intendente que el personal de la tracción eléctrica se había declarado en huelga. El coronel anotó que le dijeron “que el ánimo de los obreros es proceder con todo orden y que ellos mismos se opondrán a que tome parte en sus acuerdos todo aquel que piense en el empleo de medios violentos y trate de promover desórdenes” (ANH, Intendencia de Santiago, vol. 461).

El viernes 19 de abril, *El Mercurio* destacó el paro total de los servicios y la “calma perfecta” en la cual se encontraban desarrollando la huelga. Además destacó que esta vez la huelga había sido liderada por los mecánicos de la empresa, habiéndose sumado recién al segundo día los maquinistas y cobradores. A partir del sábado 20 de abril se realizaron reuniones en las oficinas del Intendente con la empresa y los huelguistas para preparar la constitución de Junta de Conciliación de acuerdo al decreto Yañez. En ésta los obreros agregaron a los puntos de una mejora salarial, del

fin al sistema de multas y de la jornada de 8 horas, la demanda de un reconocimiento oficial de su Federación (El Mercurio, 20 de abril de 1918, p. 16). A la reunión en la Intendencia efectuada el día posterior asistió el abogado conservador y cofundador de la GFOCH (Mellado, 2013, p. 28) Paulo Marín Pinuer (*La Opinión*, 22 de abril de 1918, pp. 1 y 8). En este momento ocupaba el cargo de Presidente Honorario en la organización ferroviaria<sup>5</sup>. El sindicato declaró en *La Opinión* que se pidió la presencia del abogado, ya que la empresa por su parte llevó al abogado y diputado Claro Lastarria (24 de abril de 1918, pp. 1 y 8). Pinuer defendió en las reuniones en la Intendencia la necesidad del reconocimiento del Consejo N.º 2, dando como ejemplo la existencia de la GFOCH en los Ferrocarriles del Estado, “en los 9 años que está reconocida oficialmente en los ferrocarriles [...] no ha habido ningún movimiento huelguista, debido a la intervención amistosa de la Federación en todas las dificultades” (El Mercurio, 24 de abril de 1918, p. 15).

La huelga se dio por terminada el 24 de abril luego de que el municipio empezó a presionar a la empresa de tracción eléctrica a reanudar su servicio (Municipalidad de Santiago, 1919, p. 23) y de varias reuniones entre los gerentes y los obreros en la Intendencia de Santiago con un acuerdo en el cual los obreros ganaron todos los puntos solicitados. Se instaló entonces la jornada de 8 horas, la empresa se comprometió a reincorporar a los trabajadores despedidos, se reconoció al sindicato como legítimo representante de los obreros, se aumentó el sueldo, se les entregó uniformes a los trabajadores y ya no se tenían que hacer responsables por los daños producidos al interior del tranvía.

65

Durante los meses siguientes el sindicato estuvo realizando asambleas a las cuales asistió Pablo Marín Pinuer, como abogado y asesor de los obreros (El Mercurio, 2 de junio de 1918, p. 26). Producto de estas reuniones surgió una carta, enviada el 7 de junio, al Intendente para denunciar el no cumplimiento de los acuerdos alcanzados durante la huelga anterior. El principal punto era que “la Empresa declara que no hostilizará a sus empleados y operarios por [el] hecho de pertenecer a cualquier asociación sea civil, política o religiosa. Pues bien, lejos de cumplir con este compromiso, la Empresa no deja medios a su alcance para hostilizar a su personal y por cualquier pretexto injustificado los deja sin trabajo”. Así un tal señor Glaner, inspector en la empresa, hacía trabajar a los obreros más de la cuenta por haber participado en la movilización, además los inspectores decían “tener orden de la Jerencia para echar de la ocupación a todo el que pertenezca a la Federación y para constancia de esto se está viendo que al personal le aplican multas hasta mas no poder” (ANH, Intendencia de Santiago, vol. 463). Sin embargo no se ha encontrado mayor información de que esto haya resultado en movilizaciones o más gestiones por parte de la Intendencia. Aunque debido a la existencia de las reuniones anteriormente mencionadas, con la presencia de Pinuer como abogado asesor, es plausible que hubo gestiones legales

---

5 El diario destacó en su artículo que algunos trabajadores estuvieron en desacuerdo a la participación de Pinuer en las reuniones del sindicato, haciendo alusión a su cobro como abogado en demandas de la GFOCH “pronto nos va a pedir iguales y el tanto por ciento. Ya tenemos el precedente con lo ocurrido en los Ferrocarriles” (*La Opinión*, 24 de abril de 1919, pp. 1 y 8)

del sindicato para hacer respetar a la empresa las condiciones acordadas por ambas partes durante la huelga de abril del mismo año.

La calma en la empresa duró hasta el 4 de enero, cuando se anunció nuevamente una huelga, desencadenada según los obreros por el despido de 28 compañeros, quienes no habían aparecido en sus lugares de trabajo por haber apoyado la movilización de la Policía de Aseo (El Mercurio, 10 de enero de 1919, p. 18). La revista *Sucesos* del 9 de enero relata que desde los primeros días los huelguistas se dirigieron a la Intendencia y La Moneda (9 de enero de 1919, p. 20). En dicha huelga ocurrió nuevamente que la empresa no se quiso entender con los obreros, a lo que la FOCH escribió una carta al Intendente pidiendo que intervenga lo más pronto en el conflicto y, al ser la empresa la que hace oídos sordos, que retire las fuerzas públicas de los tranvías (ANH, Intendencia de Santiago, vol. 475). Recién el 13 de enero, después de 9 días en huelga se informó a la opinión pública que se había formado un tribunal arbitral, siendo esto, según lo establecido por el decreto Yañez el segundo paso en la conciliación de los conflictos laborales. Este estaba compuesto por el diputado liberal Alejandro Rengifo en representación de los obreros, Juan Tonkins para la empresa de tranvías y el filósofo e ingeniero Luis Lagarrigue. En vísperas del fallo los obreros decidieron volver al trabajo hasta conocerlo. Sin embargo, ahora la empresa desistió en aceptar los trabajadores en faena (*La Opinión*, 13 de enero de 1919, p. 1). Recién un día después la compañía se mostró de acuerdo con reanudar el servicio (*La Opinión*, 14 de enero de 1919, p. 1). El 15 de enero el diario *La Opinión* celebró el fallo del tribunal arbitral como “un gran triunfo para los obreros”. En este se decretaron el desahucio de los trabajadores despedidos, el aumento del jornal en 20% para los sueldos menores a 6 pesos diarios y en un 10% para los que superen los 6 pesos, el reconocimiento del Consejo Federal N.º 2 de la FOCH y procedimientos para futuros reclamos a la empresa (*La Opinión*, 15 de enero de 1919, p. 1). En una entrevista a *La Opinión* el día siguiente el presidente del Consejo, Francisco Musso, se mostró satisfecho con el fallo, detallando además que habló con la gerencia la cual “tiene el propósito de aceptar a todos los operarios que han quedado sin trabajo”. El presidente de la Asamblea Obrera de la Alimentación Nacional, Evaristo Ríos<sup>6</sup>, mostró sus críticas, ya “que el fallo del Tribunal no resuelve definitivamente el conflicto. [...] Me quiero referir a que la facultad que se abroga la empresa para despedir a sus operarios cuando lo estime conveniente, sin consulta previa del Consejo, pueda motivar injusticias, que los obreros federados no podrían permitir”, haciendo alusión a la posibilidad de producirse por aquella razón otra huelga en la empresa. El diputado Manuel Rivas Vicuña manifestó su acuerdo con el fallo, criticando a su vez el desacuerdo de la empresa en reconocer la Federación (*La Opinión*, 17 de enero de 1919, p. 1).

Destaca durante este segundo período, cuando la policía redactaba largas actas sobre el quehacer de algunos sindicatos y organizaciones obreras, no se mencionó a

6 Grez anota sobre Evaristo Ríos que un año después de dar la presente opinión fue denunciado por varios obreros y militantes por ser agente de la Sección de Seguridad de la Policía de Santiago. A pesar de que el Ministro del Interior desmintió estas acusaciones, Ríos fue expulsado de todas sus militancias (Grez, 2016, p. 222).



los tranviarios<sup>7</sup>. Así ellos habían pasado a segundo plano en términos de preocupación por la seguridad pública en Santiago. Para los años siguientes Elisabet Prudent Soto dio cuenta de una permanencia de la organización sindical y que a partir del año 1919 la preocupación de la empresa ya no estaba enfocada en reprimir cualquier actividad asociativa sino en crear 'sindicatos amarillos' para debilitar al Consejo Federal N°2 (Prudent, 2018).

## CONCLUSIONES

Para el periodo descrito se ha podido descartar un fuerte cambio en cuanto a la actitud frente a los clamores y las movilizaciones obreras de todos los actores involucrados, siendo esto un caso emblemático para describir el paso de un Estado gendarme hacia uno que va legislando sobre el trabajo y otras áreas de interés público. Así podemos caracterizar este periodo por la creciente actividad huelguista y a su vez por la acumulación de aprendizajes y la consecuente transformación de las formas de lucha, pudiendo realizar la siguiente periodización en cuanto al escenario descrito.

Mientras que el 1902 aún representó la vieja forma del Estado gendarme que defendía incesantemente al capital, los años 1905 a 1913 se caracterizaban por el aprendizaje y la acumulación mutua de experiencias en establecer nuevas formas de solución de conflicto. Por último los años 1918 y 1919 significan la implementación de una política aprobada por parte del parlamento, en la cual se dio el paso definitivo hacia un tipo de relaciones laborales fuertemente influenciada por su legislación y arbitraje.

El gremio tranviario tempranamente emprendió y aprendió formas de lucha propias para su profesión, siendo el primer elemento el robo de manubrio a partir del año 1902 como muestra de un análisis del punto más débil para hacer efectiva la paralización tranviaria. Además los obreros fueron tempranamente espectadores de la gran atención pública que causaba su movilización. Es así que desde el año 1905 los huelguistas recibieron por una parte el apoyo de periódicos que se identificaban con la causa obrera, pero también, de manera indirecta de los periódicos masivos quienes veían en peligro la continuidad del servicio tranviario y, estando molestos con el mal servicio de la empresa, empezaban a dar muestras de entendimiento de las molestias de los obreros.

Siendo el transporte tranviario un elemento esencial para la vida urbana, se experimentó de manera temprana el arbitraje como la mejor forma para solucionar los

---

7 Para verificar dicho acto se revisaron las comunicaciones de la Intendencia de Santiago de enero a mayo de 1919, en la cual no se menciona a los tranviarios, pero si a diversas otras organizaciones obreras como el POS, los Zapateros o la Asamblea Nacional de la Alimentación Obrera.

conflictos laborales, ya que mantenía cortos los periodos de interrupción del servicio y daba la posibilidad de mejorar las condiciones de vida de los trabajadores. Sin embargo surgió la duda si de esta manera el Estado fomentaba las movilizaciones obreras creando así una aún mayor conflictividad. Por aquella razón, y a que durante ese periodo el gremio tranviario aprendió de su posición específica dentro de la sociedad capitalina, que los años 1905 a 1913 son de vital importancia. Durante los 8 años en mención los actores en cuestión experimentaron diversas formas de actuación, de las cuales algunas serán puestas en práctica y establecidas como marco legal durante el periodo siguiente.

Así el Estado variaba en sus formas de reaccionar frente a los clamores obreros, mostrando a veces un lado conciliador y al poco tiempo uno represivo, dando pie a una gran variedad de formas de lucha. Ya sea por la vía mancomunada y del llamado a la huelga general para obligar a la patronal una aceptación de sus demandas, o por vía del apoyo político y desde el parlamento para visibilizar un conflicto en cuestión y destacar su importancia pública para que el Estado y la sociedad en general pueda intervenir sobre él. Se puede apreciar que al menos desde el año 1911 las cartas de los obreros ‘a la ciudadanía’ dan muestra del entendimiento de su posición estratégica dentro de la economía capitalina. Obteniendo atención pública y en parte apoyo desde la ciudadanía en general debido a la legitimidad y visibilidad de su conflicto a sabiendas que este apoyo, debido a las mismas movilizaciones, se podía transformar en rechazo, siendo justamente el debate y la inserción del mundo político a su conflicto una meta a lograr para una salida fructífera de ella.

68

Esta estrategia se volvió vital a partir de 1918, estando publicado el ‘Decreto Yañez’. Ahí los obreros reiteraron su actuar pacífico y la poca voluntad de acudir a la huelga probablemente como discurso para obtener el apoyo público. Además, al dejarse representar por un abogado reiteraron su énfasis en los arbitrajes, los reconocimientos legales y el afán de poder ‘liberar’ al público de las paralizaciones al llevar a cabo los conflictos mediante procesos legales. Quizás podamos interpretar ese acto también como resultado de las malas experiencias en negociaciones anteriores y la mala imagen que llevaron los medios sobre su actuar en reuniones pasadas. Siguiendo la lógica descrita, ya no entraron en huelga para reclamar por el no cumplimiento del acuerdo sino empezaron a realizar gestiones legales. A causa del cambio en la actitud y con la ausencia del apoyo irrestricto por parte de las fuerzas policiales, la empresa quedó con la necesidad de seguir al nuevo marco de acciones en los conflictos laborales. Esto quedó de manifiesto en enero de 1919 cuando los trabajadores denunciaron la poca capacidad de diálogo de la empresa y que esta les había impedido volver al trabajo para esperar el fallo del tribunal arbitral. Por otro lado este acto demostró que a partir de este año los trabajadores aceptaron por completo las líneas de acción que les ofrecía el gobierno.

El desarrollo descrito, al menos en cuanto al arbitraje, fue de manera más o menos continúa teniendo entremedio huelgas con al menos fuerte influencia anarquista en las cuales también se trató de llegar a acuerdos por vía del arbitraje. Únicamente en cuanto a la participación de personajes del mundo político partidario y

parlamentario hubo fuertes diferencias en cada movilización según la adscripción política en el momento.

Dentro de los acontecimientos descritos, no solamente podemos observar la posición estratégica dentro del gremio en conjunto y su importancia para la economía nacional sino, como lo intenta analizar Womack, dentro del mismo proceso de producción. Teniendo como actores al interior de la empresa a mecánicos, maquinistas y cobradores, queda de manifiesto la pasividad en varias huelgas de los primeros, siendo las huelgas en la mayoría de los casos liderados por los segundos. A esta, según las fuentes utilizadas, se plegaron los y las cobradores mientras que los mecánicos figuraron en varios casos de rompeshuelgas. Sin embargo las movilizaciones de mayor tamaño, como la de 1910 y las de 1918 y 1919 fueron con una importante participación de los últimos, siendo las de 1918 y 1919 lideradas por los mecánicos. Este acto, además de la suposición de que el ser mecánico comprende el manejo de tranvías, además de un detallado saber sobre su funcionamiento, nos permite entender a la función mecánica como la más especializada, pudiendo con su labor cubrir los otros labores y paralizar el tejido en su conjunto. Sin embargo llegamos al mismo problema de Womack en su investigación, ya que sobre los procesos mismos de producción y de formación profesional al interior de la empresa hay muy poco conocimiento que permita sostener dicha afirmación, quedando su esclarecimiento para investigaciones futuras.

Otro elemento histórico a destacar, pero que ha sido poco mencionado en este trabajo es la participación de las mujeres como cobradoras en las movilizaciones y organizaciones obreras. Su historia de participación específica ha sido aún menos estudiada y mencionada que el gremio en su conjunto, teniendo la única investigación conocida de Elizabet Prudent Soto. Su importante presencia dentro del gremio debería ser otro elemento a estudiar y analizar.

## Bibliografía

### Fuentes primarias

- Diarios y revistas:
- Boletín de la Oficina del Trabajo, Santiago, 1911 – 1918
- El Diario Ilustrado, 1907 - 1919
- El Ferrocarril, Santiago, 1902 - 1910
- El Mercurio, Santiago, 1905 – 1919
- La Batalla, Santiago, 1914

- La Lei, Santiago, 1905
- La Luz, Santiago, 1902
- La Opinión, Santiago, 1918 - 1919
- La Unión, Santiago, 1910 - 1919
- La Reforma, Santiago, 1907

#### Otros archivos

- Archivo Nacional de la Administración, Dirección del Trabajo, Vol. 47
- Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, Vol. 352, 461, 463, 475

#### Fuentes secundarias y congresos

- Barría Serón, J. (1971). *El movimiento obrero en Chile*, Universidad Técnica del Estado, Santiago de Chile.
- Booth, R. (2013). “Higiéne pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900”. *ARQ*, Santiago, n° 85.
- Delgado, F. (2015). “La noción de aristocracia obrera en la cultura ferroviaria de la Maestranza Central de Ferrocarriles. 1914-1942”. En: *12° Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires.
- DeShazo, P. (2007). *Trabajadores Urbanos y Sindicatos en Chile: 1902 – 1927*, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago de Chile.
- Godoy, E. (2007). “Sepan que la tiranía de arriba, enjendra la rebelión de abajo”. Represión contra los anarquistas: la historia de Voltaire Argandoña y Hortensia Quinio (Santiago, 1913).” En *Cuadernos de Historia* (27), Santiago.
- Grez Toso, S. (2011). *¿Autonomía o escudo protector? El movimiento obrero y popular y los mecanismos de conciliación y arbitraje (Chile, 1900-1924)* [en línea]. Santiago de Chile: Universidad de Chile. Fecha consulta: 3 de abril de 2018. Disponible en <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/122854>>.
- Grez Toso, S. (2011). *El esarpado camino hacia la legislación social: Debates, contradicciones y encrucijadas en el movimiento obrero y popular (Chile: 1901-1924)* [en línea]. Santiago de Chile: Universidad de Chile. Fecha consulta: 17 de diciembre 2018. Disponible en <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/122853>>.

- Grez Toso, S. (2016). *El Partido Democrático de Chile*. Santiago de Chile: Lom ediciones.
- Grez Toso, S. (1995). *La “Cuestión Social” en Chile. Ideas y debates precursores (1804 – 1902)*. Santiago de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Grez Toso, S. (2008). *Los anarquistas y el movimiento obrero: la alborada de “La Idea” en Chile, 1893 – 1915*. Santiago de Chile: Lom Ediciones
- Grez Toso, S (2000). “Transición en las Formas de Lucha: Motines Peonales y Huelgas Obreras en Chile (1891-1907)”. En *Historia*, vol.33, pp. 141-225.
- Grez Toso, S (1999). “Una mirada al movimiento popular desde dos asonadas callejeras (Santiago, 1888-1905)”. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/134839>
- Harambour, A. (2011). ““Jesto y palabra, idea y acción”. La historia de Efraín Plaza Olmedo.” En, Colectivo Oficios Varios. *Arriba quemando el sol estudios de historia social chilena: Experiencias populares de trabajo, revuelta y autonomía, 1830- 1940*. Santiago de Chile, Chile: LOM Ediciones.
- Izquierdo, G. (1967). “Octubre de 1905. Un Episodio en la Historia Social Chilena”. En; *Historia*, N°13, Santiago de Chile.
- Matus González, M. (2009). *Hombres Del Metal: Trabajadores Ferroviarios Y Metalúrgicos Chilenos En El Ciclo Salitrero, 1880-1930*. Santiago de Chile: Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad De Chile.
- Mellado, V. (2013). *Del consejo federal al Sindicato Legal: La Federación Obrera de Chile (FOCH) y el inicio a la transición a un sistema moderno de relaciones laborales (1919-1927)*. Santiago de Chile, Informe de Seminario de Grado, Universidad de Chile.
- Morris, J (1967). *Las elites, los intelectuales y el consenso*. Santiago de Chile: Editorial del Pacífico.
- Pinto Vallejos, J. y Valdivia Ortiz de Zárate, V. (2001). *¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alessandrismo e la pugna por la politización pampina (1911-1932)*. Santiago de Chile: Lom Ediciones.
- Prudent Soto, E. (2018). Imágenes de la familia tranviaria: fotografía, política de archivo y racionalización del mundo del trabajo en la Chilian Electric Tramway, 1920-1930. En: *Jornadas de la Historia del Trabajo* (1a, 28 y 29 de noviembre de 2018, Universidad de Santiago de Chile).

- Ramón, A. de (2007). *Santiago de Chile, Historia de una Sociedad Urbana*. Santiago de Chile: Catalonia.
- Rosenthal, A. (1995). "The Arrival of the Electric Streetcar and the Conflict over Progress in Early Twentieth-Century Montevideo". En, *Journal of Latin American Studies*, vol. 27, no. 2.
- Seiwert, M (2018). "Formación y experiencias de organización y lucha del gremio de trabajadores de tranvías de Santiago, 1902 - 1919". Informe de Seminario de Grado, Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- Vitale, L. (2011). *Interpretación marxista de la Historia de Chile Vol. 3*. Santiago de Chile: Lom Ediciones.
- Womack Jr., J. (2007). *Posición Estratégica y Fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Yañez Andrade, J. (1999). Antecedentes y evolución histórica de la legislación social de Chile entre 1906 y 1924. En *Revista de estudios histórico-jurídicos*, (21), 203-210.
- Yañez Andrade, J. (2008) *La intervención social en Chile 1907 – 1932*. Santiago de Chile: RIL Editores.