

Habilitation à diriger des recherches - HDR

Franck Gaudichaud

**« Mouvements sociaux, syndicalisme et champ politique au
Chili et en Amérique Latine (XX° - XXI° siècles) »**

Volume 2 : inédit

Jury

M. Gérard Borrás (Université Rennes 2)

M. Luc Capdevila (Université Rennes 2)

M. Olivier Compagnon, rapporteur (IHEAL – Université Paris 3)

M. Enrique Fernández D. (Université Paris 8)

Mme. Françoise Martinez, rapporteure (Université Paris 8)

Mme. Jimena Obregón I., garante (Université Rennes 2)

M. Miguel Urrutia F., rapporteur (FACSO – Université du Chili)

2018



Titre de l'inédit

¡NUNCA MÁS SOLOS!

**Conflits du travail, revitalisation syndicale et insubordination
ouvrière en contexte néolibéral :**

étude de l'Union portuaire du Chili (2003-2015)



Sommaire

Carte - 8

Lexique - 9

Introduction. Du travail et de ses conflits vus du Sud. Pour une étude du champ syndical latino-américain - 11

PREMIERE PARTIE

I) Approche théorique, corpus et hypothèses de recherche - 23

A/ Epistémologie(s) des syndicalismes. Débats et orientation - 23

B/ Champ et revitalisation syndicales, force « stratégique » et politisation au/du travail - 30

C/ Problématique, sources et condition d'enquête dans ce « monde du bout du monde » - 39

II) Le monde portuaire chilien et son évolution récente : entre globalisation économique, précarité et solidarités populaires - 49

A/ Sur les traces du mouvement ouvrier. Aux origines du mouvement syndical portuaire (1825 -1931) - 49

B/ Du syndicalisme intégré au néolibéralisme avancé : autoritarisme, « modernisation » portuaire et corporatismes syndicaux (1931-2000) - 62

C/ Les ports chiliens au cœur du néolibéralisme : démocratisation « pactée », concentration du capital et nouvelles réformes - 77

D/ Les dockers aujourd'hui. Travail portuaire, identités collectives et traditions populaires - 92

DEUXIEME PARTIE

III) Aux origines de l'Union Portuaire : la lente incubation d'une expérience syndicale exceptionnelle (2003-2010) - 109

A/ La région du BioBío et ses ports : un univers portuaire au cœur du modèle primo-exportateur chilien - 110

B/ La consolidation d'une « communauté syndicale » : le rôle du *Sindicato de estibadores de San Vicente* et de ses militants - 118

C/ L'idée du syndicalisme portuaire comme force stratégique nationale : militants et « experts » au chevet des dockers - 129

D) Les difficiles apprentissages de la *Coordinación Marítima Portuaria* (2003-2009) : victoires syndicales et caudillisme militant - 136

IV) Faire Union. Structuration, discours et répertoires d'action de l'Union portuaire du Chil - 149

A/ La structuration en « Union Portuaire » : une organisation extralégale ambitieuse, mais complexe - 149

B) « Fondements moraux », politisation et agenda de revendications - 162

C) Répertoires d'action, radicalités portuaires et dynamiques spatiales de mobilisation - 176

V) L'épreuve de force. La campagne pour la « ley corta » : conquêtes, alliances, dissensions, répressions - 190

A/ De la victoire de Lirquén à la lutte nationale pour la « ley corta » (2011-2013) - 190

B/ Forces de la solidarité portuaire. La lutte pour la « media hora » et la grève nationale de 2013 - 202

C) Limites de la solidarité portuaire : la deuxième grève nationale et la déroute de Mejillones (2013-2014) - 212

D/ Combattre le « pouvoir portuaire ». Hommes politiques, médias, patronat et Chambre maritime en campagne - 235

Conclusion. L'Union portuaire du Chili : entre insubordination ouvrière, politisation syndicale et archipel militant ? - 251

Bibliographie - 266

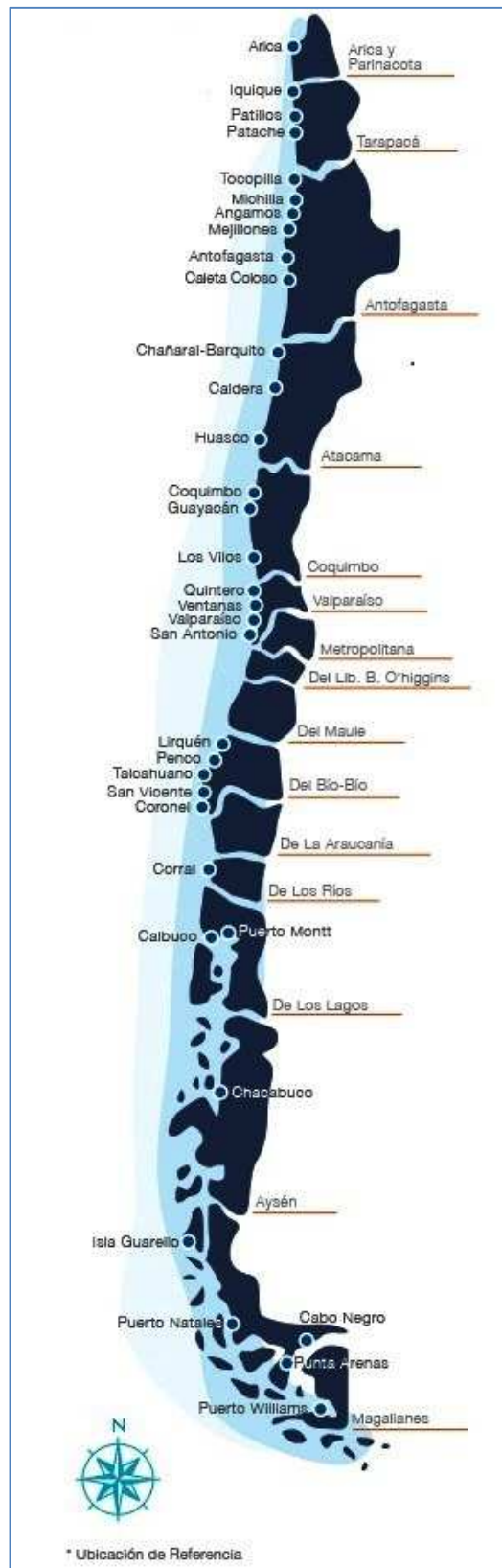
Index des personnes citées - 280

Index des organisations citées - 288

Index des cartes, photos et graphiques - 293

Annexes - 295

Carte 1. Le Chili et ses ports



Source : Cámara Marítima, 2016, www.camport.cl.

Lexique¹

Affrètement : l'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affrèteur. Il se distingue du contrat de transport (remise de marchandises) : le contrat de transport porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre paiement du fret.

Armateur : personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

Arrimage : opération qui consiste à fixer solidement les marchandises à bord du navire.

Charge consolidée : regroupement, sous un même document d'embarquement, de marchandises appartenant à plusieurs cosignataires, réunies dans des conteneurs pour être transportées de port à port.

Conteneur : engin de transport de forme parallélépipédique conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20, 30 et 40 pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60 m³.

Hinterland : arrière-pays commercial d'un port.

Lanchero : travailleur conduisant de grandes barques de 10 à 25 mètres de long (« *lanchones* »), tractées par des remorqueurs et qui devaient transporter jusqu'à plus de 10 tonnes de chargement depuis la plage jusqu'aux bateaux. Ce métier a existé au Chili dès la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, et ce jusqu'à la fin des années 50.

Lucas : argent en argot chilien.

Movilizador : ouvrier docker responsable du chargement, déchargement, de l'arrimage des chargements, du dépotage de conteneurs et de réparer l'emballage des marchandises dans les enceintes portuaires et sur les navires.

Nombrada : système de nomination des personnes autorisées à aller travailler pour chacun des tours de travail, en fonction de la demande et des tâches à accomplir dans le port. L'entité qui possède cette attribution peut être, suivant les circonstances historiques et situations locales, les syndicats, les autorités publiques ou encore les entreprises portuaires.

Pinchero : docker intermittent, et précaire, en liste d'attente, qui attend de pouvoir être éventuellement nommé, une fois les tours de travail attribués aux titulaires et suppléants, et si la demande des entreprises le nécessite.

Porte-conteneurs : navire spécialement aménagé pour le transport de conteneurs. Les plus gros navires utilisent des grues terrestres. Le nombre de conteneurs transporté est évalué en EVP (TEU en anglais).

Portique : engin destiné à la manutention en bord à quai. Il est équipé d'un chariot translatant perpendiculairement au quai et auquel est suspendue la charge. Les portiques à conteneurs sont équipés d'un cadre (*spreader*) pour la saisie des conteneurs.

Tarjador : ouvrier docker chargé du contrôle de la *tarja*, document destiné à enregistrer l'état de la charge au moment de son transfert depuis ou vers le navire, en fonction des données annotées par le port d'embarquement ou par celui de débarquement.

¹ Une partie de ces définitions (hormis les termes spécifiquement chiliens) est tirée de : Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime, *Lexique des termes usuels dans le transport maritime*, Québec, 2011, URL : <http://www.csmoim.qc.ca>.

Redondilla : système rotatif de tours de travail dans le port, grâce auquel les inscrits -organisés en *cuadrilla* (groupe d'hommes de plusieurs métiers)- sont appelés à travailler successivement. Ce système, adossé à celui de *nombrada*, est censé assurer la répartition du travail entre tous les inscrits.

Quai (dock) : structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Terminal : quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison, notamment de pétrole ou de conteneurs.

TEU : *twenty-foot equivalent* (équivalent vingt pieds, ou EVP, en français) est une unité de mesure internationale de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire

Tirant d'eau : distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille ou enfoncement du navire.

Vracs (*carga a granel*) : il s'agit, soit de charges liquides (surtout produits pétroliers), soit de charges solides (minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales).

Introduction. Du travail et de ses conflits vus du Sud. Pour une étude du champ syndical latino-américain

El trabajo es un atributo consustancial a la condición humana. No solo en términos materiales, en tanto base ineludible para la subsistencia (“ganarás el pan con el sudor de tu frente”), sino también existenciales, en tanto fuente de transformación del ambiente natural y de creación de un entorno propiamente “humano”. No hay ninguna garantía, obviamente, de que esta última potencialidad se ejerza siempre, o incluso mayoritariamente, en un sentido constructivo y creador. Junto con las pirámides (egipcias o mesoamericanas), la medicina y la poesía, el “genio” humano también ha dado origen a la explotación, la destrucción ambiental y la bomba atómica. Pero aun así, es esa capacidad de creación/transformación (para bien o para mal) la que nos constituye y nos distingue como especie, y le otorga algún sentido (bueno o malo, bueno y malo) a nuestra historia. Y esa capacidad, definida muy ampliamente como “todo esfuerzo humano que añade un valor de uso a un bien o un servicio”, es lo que la sociología actual entiende precisamente por “trabajo”².

Julio Pinto, prix national d’histoire 2016 (Chili)

² José Ponce, Camilo Santibáñez, Julio Pinto (coord.), *Trabajadores y trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en movimiento, 2017, p. 11.

La question des conflits sociaux *du travail, de travail et au travail*, et plus particulièrement de l'une de ses gammes majeures, l'action syndicale, a connu un fort développement dans les recherches de sciences sociales et historiques entre les années 1950 et 1990. C'est le cas en France comme au Chili, deux pays dont on a d'ailleurs souvent comparé les systèmes politiques et les expériences de Fronts populaires, mais aussi la structuration syndicale. On retrouve ainsi dans les deux pays, l'histoire d'une (ou de quelques-unes) grandes centrales ouvrières, une tradition d'importantes mobilisations populaires et des liens forts entre syndicalisme, salariat et partis politiques (avec le Parti communiste particulièrement). Au Chili, le mouvement ouvrier a d'ailleurs constitué l'une des colonnes vertébrales du système politique et de « l'État de compromis » qui se met en place dès les années trente, avec pour « climax » l'expérience de l'Unité Populaire (1970-1973)³.

Du point de vue de la littérature portant sur les syndicats et les « *estudios laborales* », le rôle politique de la classe ouvrière mobilisée, ses orientations idéologiques et ses confrontations avec l'État ont longtemps dominé l'historiographie. Et ce jusqu'à l'avènement de la dictature civico-militaire (1973-1990). C'est aussi souvent un marxisme universitaire assez orthodoxe qui imprègne l'arsenal théorique à disposition pour analyser ces conflits et contestations du monde du travail. L'un des archétypes de cette orientation est sans nul doute l'historien communiste Hernán Ramírez Necochea et son « histoire du mouvement ouvrier »⁴. Néanmoins, l'introduction des travaux d'Alain Touraine ou de l'argentin Torcuato Di Tella commencent -dès le début des années 70- à dessiner d'autres perspectives. Au cours de cette décennie 60-70, se développent également -grâce au soutien d'institutions universitaires- plusieurs travaux pionniers sur la structure, l'histoire et les dynamiques syndicales chiliennes, à commencer par les travaux de Jorge Barria⁵. La longue nuit noire que constitue pour les droits sociaux et démocratiques le régime civico-militaire oblige nombre de chercheurs à partir en exil ou à se replier sur les espaces des organismes internationaux (FLACSO, OIT) ou non gouvernementaux pour continuer à écrire sur les acteurs ouvriers et syndicaux. Que l'on songe au PET (*Programa de Economía del Trabajo*) créé dès 1978 ou encore à l'ONG

³ Alan Angell, *Politics and the Chilean labor movement*, Oxford, Oxford University Press, 1972.

⁴ Cf. les œuvres choisies de Necochea publiées par Lom ediciones : Hernán Ramírez Necochea, *Obras escogidas*, Santiago, Lom ediciones, Vol.1 et Vol. 2, 2007.

⁵ Jorge Barria, *Trayectoria y estructura del movimiento sindical chileno*, Santiago, INSORA, 1963 ; Jorge Barria, *Breve historia del sindicalismo chileno*, Santiago, INSORA, 1967 ; Jorge Barria, *El movimiento obrero en Chile. Síntesis histórico-social*, Santiago, Ediciones de la Universidad Técnica del Estado, 1971.

« Eco » dirigée par l'historien des mouvements sociaux Mario Garcés, d'où surgissent les publications d'auteurs essentiels sur ce sujet, tels que Rafael Agacino, Antonio Aravena, Pedro Milos ou Patricio Frías. La classe ouvrière quant à elle revient brusquement au centre de la scène politique dès la fin des années 70 avec la réorganisation de la résistance au Général Pinochet, puis au cours des grandes grèves et *protestas* de 1982-1984.

Paradoxalement, en apparence, c'est la période de la transition démocratique et de la post-dictature qui voit un déclin des études sur le syndicalisme, la classe ouvrière et les conflits du travail. Avec la consolidation de la « Nouvelle histoire sociale », menée par Gabriel Salazar, ce ne sont plus les travailleurs qui sont désormais au centre, mais plutôt un vaste sujet « populaire », le « *bajo pueblo* », tandis que les structures syndicales, elles, continuent leur repli à tous les niveaux de la société⁶. On le sait, il ne s'agit pas là d'une évolution spécifique au Chili, mais plutôt d'une conjoncture mondiale, même si les conditions de la transition « pactée » chilienne jouent un rôle additionnel à ce retrait, somme toute relatif. Nous y reviendrons. Le brutal tournant néolibéral des années 80-90 (et même avant dans le cas chilien), le cycle de privatisation – dérégulation financière – flexibilisation du travail à l'échelle continentale, et bientôt planétaire, couplés à la nouvelle hégémonie idéologique du « Consensus de Washington », correspondent aussi à l'installation d'un discours sur la « fin de la société du travail » (Offe), parfois même à la « fin du travail » (Rifkin) dans le cadre de « sociétés liquides » (Bauman). Alors que les identités stables et déterminées du XX^{ème} siècle, dont celle de la classe ouvrière, semblent s'être évanouies sous les décombres du mur de Berlin. Il est vrai que les collectifs syndicaux sortent exsangues de la « décennie perdue » des années 80, et ce qui constituaient les bastions de la classe ouvrière dans des pays comme le Brésil, l'Argentine ou le Chili ont été dépecés par la répression, les licenciements et la transformation de modèles de production qui passent de diverses tentatives nationales-populaires de « substitution d'importations » à l'ouverture grand large aux capitaux financiers et au libre-échange.

Les récits consacrant cette mutation post-industrielle, voire justifiant l'adaptation nécessaire à la « postmodernité », ont impacté assez profondément l'intérêt académique

⁶ Camila Álvarez, « Debates y temas actuales sobre el estudio del sindicalismo chileno », *Revista Ruffián*, N° 16, 2013, URL : <http://ruffianrevista.org/?portfolio=debates-y-temas-actuales-sobre-el-estudio-del-sindicalismo-chileno>.

(et citoyen) pour l'objet syndical, les conflits de classes et les formes de mobilisations du salariat dans de nombreuses régions, dont l'Amérique Latine. Néanmoins, quelques auteurs et centres d'investigation ont malgré tout continué à alimenter ces réflexions et, ainsi, une continuité épistémologique désormais riche de plusieurs décennies, renaît aujourd'hui avec vigueur, d'où la pléthore de travaux en cours alimentée par nombre de jeunes chercheurs. En France, rappelons que dès 1995 le sociologue Robert Castel attirait l'attention sur les « métamorphoses » de la question sociale et salariale, contredisant toute disparition de cette dernière, et d'autres annonçant son « retour » dans les chaleurs des grèves hexagonales de 1995⁷. En Amérique Latine, c'est dès la fin des années 90 que naissent ce qui a été baptisé comme « *Nuevos Estudios Laborales* ». L'une des figures de proue est le sociologue mexicain Enrique de la Garza. Ce dernier note à quel point, de manière rétrospective, ce qui meut alors ces équipes de chercheurs est la compréhension que les annonces tonitruantes sur la « fin du travail », voire la « fin de l'histoire » (Huntington), avaient bien peu à voir avec la réalité concrète vécue par l'immense majorité des latino-américains, et bien plus avec les convictions idéologiques de certains intellectuels du Nord, dont certains avaient transité d'un marxisme souvent déterministe et téléologique vers un (néo)libéralisme enthousiaste⁸.

De la Garza et ses collègues vont alors multiplier le travail de terrain avec des publications montrant la profonde transformation du salariat, vers de multiples formes de « travail atypique » et « non classique », beaucoup plus précaire, informel, moins syndiqué, plus dispersé territorialement et moins stable en termes d'identités collectives, au Mexique comme dans le reste du continent. Sur le plan analytique, c'est désormais le « processus du travail » et des relations sociales qu'il implique, qui animent les chercheurs. Les restructurations productives et plusieurs formes de « toyotisme précaire » riment aussi avec restructuration de l'action syndicale et des acteurs sociaux latino-américains, sans pour autant que les conflits de classe ne se soient « évaporés » dans l'air du temps de la globalisation⁹. Dans la même veine, mais avec une attention

⁷ Robert Castel, *La métamorphose de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995 et Daniel Bensaïd, Christophe Aguitton, *Le retour de la question sociale*, Lausanne, Editions Page Deux, coll. Cahiers libres, 1998.

⁸ Enrique de la Garza, "Fin del trabajo o trabajo sin fin" in Enrique de la Garza (ed.), *Los estudios laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016, pp. 211-236.

⁹ Parmi une littérature très abondante, citons : Enrique de la Garza y Pries Ludger, *Globalización y Cambio en las Relaciones Industriales*, México, Fundación Ebert, 1999 et Enrique de la Garza, *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, México, Plaza y Valdés, UAM, 2011 (2 tomes). Pour aller plus loin, voir la

particulière portée sur le syndicalisme chilien, il est nécessaire de citer les apports scientifiques de Francisco Zapata. Après une thèse consacrée au mouvement ouvrier chilien soutenue en 1970 à l'EHESS (sous la direction d'Alain Touraine), il n'a eu de cesse de défendre la centralité du syndicalisme dans l'histoire du continent latino-américain¹⁰. Zapata préside, de 1993 à 1996, la *Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo* (ALST), pour ensuite diriger le Centre d'études sociologiques du *Colegio de México*. Là aussi, plutôt que de conclure hâtivement à la crise et dissolution du mouvement syndical durant la période néolibérale, il pose la question de sa reformulation, malgré des conditions effectivement extrêmement adverses et complexes de financiarisation de l'économie¹¹. Enfin, à l'orée des années 2000, pour ne citer qu'eux, les deux livres de Ricardo Antunes (Brésil) vont enfoncer le clou et connaître un écho considérable en remettant en cause frontalement l'idée d'un « adieu au travail » et aux résistances salariales en Amérique Latine, insistant -à l'inverse- sur les nouveaux « sens » du travail et surtout sur la création d'un « nouveau prolétariat ». Cette *classe-qui-vit-de-son-travail* est ainsi immergée dans une métamorphose conséquente du « métabolisme » sociopolitique du capitalisme dépendant, caractérisée par la rapide dérégulation du marché du travail formel, de la dégradation des conditions de vie des grandes majorités de travailleurs et par une « radicalisation des logiques entrepreneuriales », avec un fort dualisme entre une frange moderne de l'économie, très intégrée au marché mondial, et une autre marquée par le précaire et l'informalité. Dans un tel contexte, ce sont effectivement les sens et conditions du rapport salarial qui sont chamboulés et ainsi la morphologie des classes subalternes, tout comme leur manière de penser et de s'organiser dans et hors du lieu de travail¹².

Au Chili, les études sur les syndicats et le travail ont suivi bon gré, mal gré, ces évolutions épistémiques, mais avec néanmoins un certain « trou d'air » dans les années 90. Le syndicalisme ne semblait plus au centre des préoccupations des chercheurs, même

cinquante d'ouvrages publiés sur le sujet par E. de la Garza depuis 1983 : <http://sgpwe.izt.uam.mx/pages/egt/publicaciones/libros/index.htm>.

¹⁰ Voir sa synthèse historique : Francisco Zapata, *Historia mínima del sindicalismo latinoamericano*, México, FCE, 2013.

¹¹ Francisco Zapata, « ¿Crisis del sindicalismo en América Latina? », *Cuadernos del Cendes*, N° 47, 2001, pp. 1-24.

¹² Ricardo Antunes, *Adios al trabajo. ¿ Ensayo sobre las metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*, Buenos Aires, Ed. Antídoto, 1999 et Ricardo Antunes, *Los sentidos del trabajo hoy. Ensayo sobre la afirmación y la negación del trabajo*, Buenos Aires, Herramienta, 2005. Consulter également l'intéressante réflexion du sociologue chilien Dasten Julián : « Precariedad laboral en América Latina: contribuciones para un modelo para armar », *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 40, N° 2, 2017, pp. 27-46.

s'il faut noter que dès cette époque plusieurs études de qualité sont réalisées sur les questions de la précarité, de l'explosion de la sous-traitance dans des secteurs clefs de l'économie (la mine par exemple), le patronat ou encore sur la modernisation néolibérale des « *relaciones laborales* » (avec les travaux de Cecilia Montero, Rafael Agacino, Patricio Escobar ou encore de Magdalena Echeverría¹³). Ces années sont néanmoins celles d'un discours politique hégémonique centré sur le « consensus » et la « démocratie des accords » guidée par les gouvernements de la Concertation¹⁴ où toute référence au conflit semble proscrite, y compris dans les études syndicales. Comme le note Antonio Aravena, un aspect central de cette décennie 90 :

tiene que ver con el análisis de la estrategia de concertación social seguida por este actor [sindical], que implicaba abandonar posturas confrontacionales, privilegiando la colaboración y los acuerdos con otros actores. El cambio de estrategia fue visto como un aporte del sindicalismo al proceso de « transición a la democracia », que lo ubicaba como un actor relevante en las decisiones de carácter nacional. El inicio de la transición estaba cargado de esperanzas e ilusiones, pero también por la memoria de una época de represión y persecución que se procuraba evitar. De tal modo, si bien surgieron algunas críticas a esta postura, terminó por imponerse confiando en los resultados que tendría en el largo plazo. En ese marco, existen múltiples publicaciones sobre la concertación política y sus conexiones con las reformas económicas, las políticas de empleo, las relaciones laborales, el papel de los actores, el nuevo orden laboral, entre otros temas¹⁵.

Dans ce sillage « *concertacionista* », on retrouve la plume de Guillermo Campero, Jaime Ruiz Tagle, Manuel Barrera, Alejandro Foxley, Eugenio Tironi ou encore de Gonzalo Falabella. Pourtant, le désenchantement croissant en ce qui concerne la démocratisation néolibérale chilienne, et ses « mythes », tels que révélés par Tomás Moulian¹⁶, la prise de distance

¹³ Rafael Agacino y Magdalena Echeverría (eds.), *Flexibilidad y condiciones de trabajo precaria*, Santiago, Programa de Economía del Trabajo, 1995 ; Patricio Escobar (Ed.), *Trabajadores y empleo en el Chile de los noventa*, Santiago, Universidad ARCIS - Lom ediciones - PET, 1999.

¹⁴ La *Concertación de partidos por la democracia* est une coalition de partis politiques de centre et de centre-gauche, organisée entre 1989 et 2013 autour de la Démocratie-chrétienne (DC), le Parti socialiste du Chili (PS) et le Parti pour la démocratie (PPD). Cette coalition issus des secteurs dits « modérés » de l'opposition à la junte gouverne le Chili de 1990 à 2010. Voir le chapitre 2 de ce travail.

¹⁵ Antonio Aravena, « La recuperación de los estudios laborales en Chile (1990-2014) » in Enrique de la Garza (ed.), *Los Estudios Laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016, p. 111. Consulter également : Antonio Aravena, « La sociología del trabajo en Chile: contribuciones y temas de estudio », *Revista Economía y Trabajo*, N° 10, 2000, pp. 11-46.

¹⁶ Tomás Moulian, *Chile actual. Anatomía de un mito*, Santiago, Lom-ARCIS, 1997.

entre une partie des syndicats et le gouvernement et la remontée du nombre de grèves ont conduit à l'élargissement de la focale des universitaires. On assiste depuis à un intérêt renouvelé et enrichi pour tout ce qui a trait aux conflits du travail, grèves et formes de mobilisations syndicales protestataires. On peut désormais apprécier une activation d'une communauté importante de chercheurs chiliens (et étrangers) spécialisés sur le syndicalisme, qui s'exprime aussi par une présence notable de programmes d'études doctorales. La création d'axes au sein des plus grands laboratoires de recherche du pays (aussi bien dans des universités publiques que privées) et la participation de nombre de doctorants à des colloques nationaux et internationaux qui présentent des communications issues de terrains en sociologie, histoire ou -dans une moindre mesure- science politique. Un exemple parlant de ce processus est l'existence du COES (*Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social*) qui développe des lignes de recherches pluridisciplinaires sur le conflit social et politique, avec le soutien des deux principales universités du pays (*Universidad de Chile* et *Pontificia Universidad Católica de Chile*) et du CONICYT. Le COES qui abrite un « Observatoire de la grève au Chili » (OHL), finance plusieurs doctorants et post-doctorants sur les questions syndicales ou encore des chercheurs associés comme Francisca Gutiérrez (spécialiste des syndicats au Chili)¹⁷. Fait notable, sont aussi apparus plusieurs collectifs de « recherche-action » à la frontière entre militantisme et recherche, qui élaborent des rapports et études de grande qualité. Ils conseillent les organisations syndicales, organisent des campagnes d'information et font pression sur les pouvoirs publics pour tout ce qui touche aux conditions de travail, luttes syndicales et revendications salariales : citons le CISPTRA (*Centro de Investigación Políticosocial del Trabajo*) et la *Fundación Sol*. Parmi les ouvrages paradigmatiques qui ont accompagné cette mutation historiographique dans les années 2000, il faut citer l'étude quantitative fondamentale, menée sur le long terme, par Alberto Armstrong et Rafael Águila sur l'évolution du conflit du travail et les grèves entre 1961 et 2002, qui fournissent une base statistique inégalée à ce jour¹⁸. Fermant la première décennie de ce début de siècle, citons enfin le livre collectif (là encore multidisciplinaire) coordonné par deux sociologues, Antonio Aravena et Daniel Nuñez sur la « renaissance de la grève ouvrière au Chili », montrant comment plusieurs secteurs affectés par l'externalisation ou

¹⁷ <https://www.coes.cl>.

¹⁸ Alberto Armstrong, Rafael Águila, *Evolución del conflicto laboral en Chile. 1961-2002*, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2002.

la sous-traitance ont pu trouver - malgré tout - les chemins du conflit syndical dans le Chili des années 2000¹⁹.

On l'aura sûrement compris, la présente étude de cas s'inscrit résolument dans cette communauté des études syndicales chiliennes et latino-américaines, alors que nous avons pu partager nombre de nos recherches et travail de terrain avec plusieurs des collègues, jeunes ou moins jeunes, qui la constituent ; et ce depuis presque 20 ans. Pour nous, il s'agit de prolonger ce que nous avons commencé à analyser lors de notre thèse de doctorat, à savoir l'acteur syndical chilien, les cordons industriels et le mouvement ouvrier urbain durant les mille jours de l'Unité Populaire (1970-1973)²⁰ et, en même temps, l'étudier dans un tout autre contexte historique (le Chili actuel et néolibéral) et univers social : les dockers et les ports. Cet intérêt est à la croisée de plusieurs préoccupations qui ont guidé nos investigations au cours des dernières années. Tout d'abord, scruter en termes historiographiques et sociologiques ce que nous avons proposé de nommer la « voie chilienne au néolibéralisme » dans plusieurs travaux (individuels comme collectifs)²¹. D'autre part, continuer à penser les dynamiques sociopolitiques au Chili, mais aussi à une échelle latino-américaine, puisque nous sommes aussi engagé dans la poursuite de publications et de groupes de travail se penchant sur les réalités continentales, les relations entre mouvements populaires, champ politique et gouvernements, et aussi plus spécialement les syndicalismes latino-américains²².

Le « site de conflit » que nous avons choisi d'appréhender ici au travers d'une longue enquête de terrain menée entre 2014 et 2016, est donc ancré dans les ports. En effet, une simple revue de presse démontre à quel point l'Union portuaire du Chili (*Union Portuaria de Chile - UPCH*) a pu faire trembler le pays, provoquer d'importantes pertes financières (plusieurs centaines de millions de dollars) à un des secteurs clefs du néolibéralisme et de la chaîne d'exportation. Une Union qui oblige État, Chambre

¹⁹ Antonio Aravena, Daniel Nuñez (eds.), *El renacer de la huelga obrera en Chile. El movimiento sindical en la primera década del siglo XXI*, Santiago, LOM-ICAL, 2009.

²⁰ Franck Gaudichaud, *Chili 1970-1973. Mille jours qui ébranlèrent le monde*, Rennes, PUR, 2013.

²¹ Cf. Franck Gaudichaud, "La vía chilena al neoliberalismo: miradas cruzadas sobre un país laboratorio", *Revista Divergencia*, N° 6, Año 5, 2016, pp. 13-28, URL : www.revistadivergencia.cl/docs/ediciones/06/01.pdf et Antoine Faure, Franck Gaudichaud, María Cosette Godoy, Fabiola Miranda, René Jara (ed.), *Chili actuel : gouverner et résister dans une société néolibérale*, Paris, L'Harmattan, Coll. Recherches Amérique Latine, 2016.

²² Voir notamment le dossier que nous avons coordonné avec Thomas Posado : *Cahiers des Amériques Latines*, « Syndicalismes et gouvernements progressistes », N° 86, 2017, URL : <https://journals.openedition.org/cal/8339> ou encore le colloque international, lui aussi co-organisé avec Thomas Posado : « Gouvernements progressistes et postnéolibéralisme en Amérique Latine : la fin d'un "âge d'or" ? », ILCEA4, CRESPPA, Institut des Amériques, Université Grenoble Alpes, 15 - 16 juin 2017, URL : <https://progresismos.sciencesconf.org>

maritime et entrepreneurs à négocier ainsi que le gouvernement en place à légiférer, sur la base des revendications des dockers mobilisés. On peut dire sans s'avancer que ces résistances portuaires constituent le plus important conflit ouvrier de la dernière décennie si l'on se base sur leurs impacts économiques et leur capacité à obtenir des avancées nationales pour leurs conditions de travail et de revenus. Pour qui connaît, même superficiellement, l'histoire des revendications et mobilisations syndicales depuis la fin de la dictature, et alors que la négociation par branche est illégale au Chili, il s'agit là d'une expérience exceptionnelle et qui a attiré notre attention. A ce jour, pourtant, l'histoire récente comme celle plus ancienne des *portuarios* chiliens reste largement méconnue, et encore peu étudiée, à la différence de l'historiographie des ports d'autres pays, anglo-saxons particulièrement. Notre point de départ a donc été d'essayer de participer à la reconstruction de cette histoire du temps présent, d'un cycle protestataire syndical ample et, à la fois, centré sur un acteur très spécifique. Le Chili est un pays portuaire et maritime par excellence. Coincé entre Cordillère des Andes et Océan Pacifique, son littoral accidenté s'étale du Nord au Sud sur plus de 6000 kilomètres, l'un des plus longs au monde et possède une quinzaine de zones portuaires, pour plus de trente terminaux²³. Et si dans l'imaginaire de millions de personnes parler des ports au Chili, c'est se référer à Valparaiso, la « perle du Pacifique », nous n'aborderons ici qu'à la marge « Valpo » comme le nomment avec affection ses habitants. Car, bien que restant un port important du système de transport commercial et exportateur chilien, Valparaiso est –comme nous le verrons- resté en marge de l'expérience de l'Union portuaire, car « tenu » par des syndicats traditionnels et conservateurs, hostiles à ces nouvelles formes d'action. Nos regards et nos pas se sont de ce fait dirigés de manière privilégiée vers le Sud du pays, et surtout dans le port de San Vicente-Talcahuano, ville avec une identité populaire forte et attachante de la région du Bío-Bío. Une zone profondément maltraitée par le tremblement de terre de février 2010 et où a éclosé l'Union portuaire. Notre étude est donc une étude du « Sud des Suds », de ce « monde du bout du monde » proche et lointain à la fois dont nous parle l'écrivain Luis Sepulveda.

²³ On se basera ici sur la définition officielle d'un port, selon l'État chilien : « *todo aquel espacio de mar (sectores ribereños, fondos de mar y porciones de agua) con infraestructura marítima, instalaciones portuarias (Instalación principal, muelle, terminal marítimo, etc.) y sus recintos asociados, que permitan la transferencia de carga y/o pasajeros en rutas internacionales, entre los modos marítimo y terrestre* » Cf. Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, Santiago, MOP, 2005.

Suivre la trajectoire de ces dockers en lutte, de cette insubordination ouvrière venue des ports, c'est aussi une manière de continuer à comprendre ces « politiques du conflit ouvrier » que nous tentons de décrypter depuis une vingtaine d'années. C'est aussi participer à une histoire des subalternes en Amérique Latine, celles et ceux « d'en bas », dans ce cas des travailleurs qui affrontent des conditions professionnelles difficiles, précaires et dangereuses, et dont les actions ou revendications sont souvent oubliées des manuels d'histoire. Point d'hagiographie ou d'admiration éblouie pourtant dans les lignes qui suivent : les sciences sociales et l'histoire se doivent d'être critiques et *objectivées* au risque, si non, de perdre leur raison d'être. Cependant, nous assumons la « sympathie critique » ou plutôt ce que la politiste Johanna Siméant nomme « discrète bienveillance »²⁴ à l'égard des enquêtés (syndicalistes, militants et dockers), avec qui nous avons longuement partagé, et échangé bien plus qu'un simple moment autour d'un enregistreur et de l'œil scrutateur de notre caméra.

Cet opus est organisé en cinq chapitres et autour de deux grands ensembles. Nous expliquerons tout d'abord par le détail l'approche théorique, nos conditions d'enquêtes, le corpus réuni, ainsi que les hypothèses de travail et notre problématique. Nous nous situerons également au sein des débats épistémologiques ayant trait à l'objet syndical et aux conflits de classes, paragraphe accompagné d'une révision de la littérature, en particulier sur les questions de revitalisation syndicale, politisation et « positions stratégiques ». Il nous a aussi semblé indispensable d'inscrire cette histoire récente dans un temps long, celui du mouvement ouvrier et portuaire depuis le début du siècle. C'est cependant la période plus récente, la brutale modification des conditions de travail durant la dictature, les conditions économiques et sociales du néolibéralisme « avancé », la trajectoire des grèves au cours des dernières années et la structuration syndicale actuelle qui nous intéressera en priorité afin de dresser le contexte dans lequel s'insère notre analyse. Le monde portuaire sera évidemment regardé avec attention : un monde déchiré entre solidarités populaires et privatisations, précarité quotidienne et réorganisation syndicale, dignité du docker et individualismes forcenés. Dans un deuxième temps, nous plongerons aux origines de l'Union portuaire du Chili, pour comprendre la lente incubation de cette Confédération « de fait », sans existence légale, pourtant capable de

²⁴ Préface à l'ouvrage de Quentin Delpech, *Mobilisations syndicales et violences au Sud. Protester dans les usines de la sous-traitance internationale au Guatemala*, Paris/Aix-en-Provence, Éditions Karthala/Sciences Po Aix, coll. Questions transnationales, 2014, p. 13.

paralyser la majeure partie de l'économie de tout le pays. Nous reviendrons sur les premières victoires syndicales, les revendications principales de ces acteurs en résistance et leurs formes originales d'organisation, traversées de multiples contradictions et limites. Les répertoires d'action, le rôle des militants et des dirigeants, la difficile articulation du local au national, l'importance enfin de l'espace portuaire comme lieu de travail, de lutte et de vie seront ainsi abordés. La question de la politisation de ce conflit, mais aussi ses avancées et ses défaites en 2013-2014, la réaction des pouvoirs publics comme des entrepreneurs du secteur (parmi les plus puissants de l'Amérique du Sud), la construction discursive de part et d'autre, la répression aussi charpentent la dernier chapitre. En conclusion, il s'agit d'envisager en quoi cette Union portuaire incarnerait un pouvoir syndical en mouvement, politique et antagonique même, bien que traversé de plusieurs tensions et sans pour cela être représentatif de l'univers du travail chilien. Nous espérons ainsi offrir une contribution à une histoire critique du champ syndical latino-américain.

PREMIERE PARTIE

Descendió el gancho y colgamos la primera carga, luego la segunda y la tercera. Trabajábamos sin hablar, sin perder un segundo, mudos, quejándonos a veces por el esfuerzo violento, pero quejándonos con rabia, empujando las barricadas, haciéndolas girar, rodar, pelean con ellas, insultándolas, mientras que por el rostro y el cuerpo nos corrían regatos de sudor, empapándonos la camiseta, mojándonos la boca con el líquido salobre que recogíamos con la resaca lengua, inconscientemente.

Manuel Rojas, *Lanchas en la bahía*, Santiago, Zig Zag ediciones, 1989.

I) Approche théorique, corpus et hypothèses de recherche

A/ Epistémologie(s) des syndicalismes. Débats et orientation

Encore aujourd'hui, les conflits du travail, la grève, le syndicalisme restent les parents pauvres des disciplines des sciences humaines s'intéressant aux mobilisations et aux conflits sociaux : ils apparaissent un peu comme la « mobilisation perdue »²⁵. Néanmoins, plusieurs recherches récentes ont permis des avancées croissantes dans ce domaine. Nous entendons ici par conflits du travail, « l'ensemble des formes de protestations qui s'expriment dans l'activité professionnelle ou l'emploi ou en rapport avec ceux-ci » (Maxime Quijoux), dont particulièrement les mobilisations syndicales, et ce en prenant en compte que ces conflits sont « polysémiques, polycéniques et polymorphes » suivant la proposition de Guy Groux²⁶.

L'approche privilégiée est celle d'une sociologie politique et historique du syndicalisme portuaire chilien, qui cherche à dépasser les clivages –parfois artificiels– entre disciplines. Plus exactement, nous nous orientons vers un enrichissement mutuel entre histoire sociale et politique, sociologie du travail et des relations professionnelles, théories des mouvements sociaux et de l'action collective. Après de longues années de croisement, la construction disciplinaire de l'objet syndical est désormais au carrefour de plusieurs espaces scientifiques²⁷. Cette orientation vise à décloisonner des domaines d'études parfois très spécialisés et ne dialoguant pas toujours entre eux. Elle est employée par nombre de chercheurs comme une « hybridation des regards » nécessaire se révélant « particulièrement féconde » pour cerner l'objet syndical²⁸.

²⁵ Cf. Richard Hyman, « À la recherche de la mobilisation perdue » in Amélie Pouchet (dir.), *Sociologie du travail : quarante ans après*, Paris, Elsevier, 2001, pp. 35-51 et Maxime Quijoux, « Les conflits du travail dans le monde aujourd'hui », *Critique internationale*, vol. 74, N° 1, 2017, pp. 155-161.

²⁶ Maxime Quijoux, « Les conflits du travail : enjeux scientifiques d'un phénomène global », *Critique internationale*, vol. 64, N° 3, 2014, pp. 9-16 et Guy Groux, *Vers un renouveau du conflit social ?*, Paris, Bayard, 1998.

²⁷ Vincent Chambarlhac, Georges Ubbiali (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, Paris, L'Harmattan, 2005.

²⁸ Sophie Bérout, Baptiste Giraud, Karel Yon, *Sociologie politique du syndicalisme*, Paris, Armand Colin, 2018 et Michel Lallement, *Sociologie des relations professionnelles*, Paris, La Découverte, 2008.

Ce n'est qu'ainsi que l'on peut prétendre au mieux approcher les dynamiques de l'engagement syndical, ses formes de politisation, et son rapport au champ partisan, les usages de l'action protestataire et de la négociation, les formes de structuration de ces organisations (face interne) ou encore leurs liens avec d'autres acteurs (face externe). Selon nous, ce renouveau des paradigmes permet aussi d'aller au-delà de visions parfois univoques des univers syndicaux, avec –pour résumer- en général trois manières d'aborder cet objet.

Tout d'abord, une entrée centrée sur le travail et ses conflits au sein du capitalisme. Le rapport salarial est ainsi abordé au prisme de l'antagonisme fondamental capital-travail, en termes de luttes des classes et, où le syndicalisme est l'une des composantes d'un mouvement plus large, le mouvement ouvrier²⁹. Il s'agit d'une visée que l'on pourrait dire avant tout « macro ». Les historiens et sociologues chiliens possèdent une riche tradition d'écrits et de recherches en ce sens (que l'on pense par exemple aux innombrables écrits de l'historien marxiste Luis Vitale, décédé en 2010). D'autre part, une approche centrée en termes d'analyses systémiques des « relations professionnelles » ou « industrielles », attentives à la manière dont les organisations syndicales sont productrices de normes, règles et lois, en négociant avec l'État, les entrepreneurs et les pouvoirs en place, dans une perspective de la constitution de « partenariats sociaux ». Les travaux de l'économiste étatsunien (et ex-secrétaire au Travail du président Gerald Ford) John T. Dunlop sont pionniers en ce sens et ont encore une grande influence en Amérique Latine³⁰. Connexes, mais distinctes de celles-ci, les études sur le déclin du syndicalisme, statistiques à l'appui, ont aussi été centrales, notamment au Chili à partir des années 90. L'acteur syndical est alors présenté - directement ou implicitement- comme dépassé et ancré dans un XXème siècle révolu, celui des sociétés industrielles (et on retrouvera là l'influence de Touraine en Amérique Latine).

Enfin, troisièmement, citons le courant issu de la sociologie des mouvements sociaux, axée sur les pratiques organisationnelles, les formes d'action et leurs

²⁹ Le processus de travail peut ainsi être compris, en suivant Braverman, comme une activité humaine d'échanges métaboliques constants entre société et nature pour la génération de valeurs d'usages. Un processus qui est médié par la relation entre une société donnée et la technologie (Harry Braverman, *Trabajo y capital monopolista*, México, Editorial Nuestro Tiempo, 1982).

³⁰ John T. Dunlop, *Industrial Relations Systems*, Cambridge, Harvard Business School Press Classic, 1993 (1958).

« répertoires », les ressources et subjectivités individuelles ou collectives, les « luttes de classements » et de sens, les agencements entre individus au sein d'une organisation, mais aussi entre organisations. Un apport, pour nous essentiel, issu des écoles aussi bien anglo-saxonnes (en termes de « politique du conflit » et de structure d'opportunités politiques) que françaises (davantage intéressées par les processus d'interaction et trajectoire des acteurs mobilisés). Il faut rajouter à ces approches venues du Nord, celles très vaste, citées en introduction des « *nuevos estudios laborales latinoamericanos* » : que l'on pense aux synthèses proposées par Enrique de la Garza ou aux multiples études collectives de terrain en cours au Chili sur la grève, les processus du travail, les « nouveaux » syndicalismes, etc.

Une telle typologie est bien entendu en partie artificielle : que l'on pense aux travaux du sociologue anglo-saxon Richard Hyman, l'une des figures les plus proéminentes des 20 dernières années pour ce qui est de l'étude du syndicalisme en Europe et qui n'a eu de cesse de décortiquer les « relations industrielles » à partir d'une grille de lecture critique qui puise dans le marxisme³¹. La plupart des travaux des nouvelles générations de chercheurs combinent, à divers degrés, ces échelles d'analyses pour essayer d'affiner la compréhension de dynamiques en évolution constante. Dans un essai éclairant, Ivan Sainsaulieu note que s'il y a bien un fort regain d'intérêt pour le travail en sciences sociales, ce n'est pourtant pas encore le cas, tout du moins dans une même ampleur, pour ce qui du syndicalisme et de ce qu'il nomme « des conflits *de travail* ». Le sociologue français s'interroge :

Si le conflit de travail est inhérent à la société industrielle, pourquoi a-t-il donc été si peu construit comme objet scientifique. On peut avancer qu'il obéit à une matrice complexe, très imprégnée d'une forte sensibilité aux enjeux sociaux, alternant de manière chronique survalorisation, dévalorisation, euphémisation et instrumentalisation. Il a été pour l'essentiel l'objet d'une double captation, objectiviste et subjectiviste³².

La première captation mettrait en exergue uniquement le conflit *du* travail et la lutte de classe courant le risque d'hypostasier le conflit : il devient alors un invariant structurel dans une perspective ontologique, « révolutionnaire » parfois même, un danger

³¹ Richard Hyman, *Industrial Relations: a Marxist introduction*, Londres, MacMillan Press, 1975.

³² Ivan Sainsaulieu, *Conflits et résistances au travail*, Paris, Presses de SciencesPo, 2017, p. 11.

déjà critiqué à propos de la sociologie des mouvements sociaux. Michel Offerlé proposait ainsi en 2008 de certes prêter attention aux actions collectives protestataires, mais aussi, à leurs « bas-côtés » « *pour réintroduire l'idée d'une pluralité de registres d'action « disponibles », dans le temps et dans les espaces sociaux et territoriaux* »³³. Second risque selon Ivan Sainsaulieu : l'exact contraire, c'est-à-dire la dévalorisation du conflit, diluée dans la conception de la « démocratie sociale » et de relations professionnelles pacifiées, fortement institutionnalisées et conjointement régulées, ce qu'il qualifie de « tropismes de la négociation » : une tendance particulièrement prégnante en France au travers des sociologies de l'action de Michel Crozier. On n'appréhende alors le conflit de classe ou l'action syndicale « radicale » qu'en termes anomiques. A y regarder de plus près, une telle approche « régulationniste » est assez minoritaire dans la littérature scientifique actuelle au Chili, du fait notamment d'une expérience historique où les relations syndicats – patronat – État ont été régulièrement marquées du sceau de la conflictualité, de la répression et de la violence. Enfin, dernier biais possible selon Sainsaulieu, une « pente idéaliste », qui en réaction aux théories parfois très structuralistes des sociologies anglo-saxonnes, chercherait à penser les mouvements sociaux et syndicaux surtout à partir de leurs *affects*, discours et identités.

Pour notre part, nous revendiquons l'hybridation disciplinaire évoquée plus haut, avec pour constat que le syndicalisme doit être restitué historiquement dans le cadre du rapport capital-travail, mais qu'il est également indispensable d'utiliser tout l'outillage de la sociologie et de la science politique, tout particulièrement l'apport de la sociologie des mouvements sociaux, pour le comprendre dans sa complexité multi-niveaux et multi-scalaire³⁴. Nous ne prétendons, par ailleurs, aucunement réduire les conflits sociaux des sociétés contemporaines à ceux du travail, ni même que la seule forme d'action syndicale serait celle du conflit de classe ou la grève. C'est, de fait, souvent plus l'exception que la règle, alors que diverses formes de consentement, acceptation tacite ou soumission (forcée ou volontaire) existent en général dans l'espace professionnel, espace fortement hiérarchisé et contrôlé. Mais aussi car l'un des pans importants de l'activité syndicale est précisément la négociation, la concertation, et la participation dans diverses arènes

³³ Michel Offerlé, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, vol. 81, N° 1, 2008, pp. 181-202.

³⁴ Voir : Olivier Fillieule, Isabelle Sommier, Eric Agrikoliansky (dir.), *Penser les mouvements sociaux, Conflits sociaux et contestations dans les sociétés contemporaines*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2010 et Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu (dir.), *Dictionnaire des mouvements sociaux*. Paris, Presses de Sciences Po, coll. Sociétés en mouvement, 2009.

institutionnalisées. Cette étude sera néanmoins focalisée sur des formes prolongées et notoires de conflictualité syndicale menées par un secteur du salariat précarisé de la classe ouvrière chilienne : celui des dockers dans les années 2010.

Plus généralement, nous continuons de revendiquer la filiation des travaux E. P. Thompson qui ont irrigué l'histoire sociale et politique des travailleurs depuis 50 ans. Pour l'historien anglo-saxon, la formation de la classe ouvrière est le produit d'une expérience et d'une relation sociale, un processus en mouvement, à la fois déterminé par la « vie matérielle », les relations de production, le contexte économique et par la vie sociale, culturelle, subjective, qui dans des moments déterminés peut favoriser la conscience de classe ou, plus exactement, « *la disposition à se comporter comme classe* ». Ainsi, la classe n'est pas, elle devient : « *La classe ouvrière n'est pas apparue comme le soleil à un moment donné. Elle a été partie prenante de sa propre formation* »³⁵. Expérience, conscience, subjectivation et « économie morale » (c'est-à-dire un ensemble de pratiques, de valeurs politiques et culturelles communautaires³⁶) sont donc également au cœur de la constitution en tant que classe des subalternes. Le sociologue italo-mexicain Massimo Modonesi a alimenté cette réflexion théorique par la suite dans d'autres directions, en montrant comment on pourrait articuler -au lieu de les opposer- les notions de *subalternité*, *antagonisme social* et *subjectivation* ou *autonomie* politique qui se nichent au creux des relations de domination, non de manière synchronique, mais plutôt diachronique suivant les contextes et séquences historiques³⁷. A chaque fois, le passage de la subalternité à l'antagonisme et/ou de l'antagonisme à la subjectivation politique ne sont en aucun cas prédéterminés, ni garantis pour les mouvements populaires qui entrent en conflit contre des formes diverses d'hégémonie politique ou sociale. Et ce qui nous intéresse ici est de voir en quelle mesure les cycles protestataires syndicaux peuvent exprimer, dans certaines conjonctures, l'antagonisme social des travailleurs qui, par leurs mobilisations, pourront amorcer des formes de politisation et de subjectivation antagoniques et autonomes.

³⁵ Cf. Edward P. Thompson, *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris, Éditions Points-Le Seuil, 2012 et le texte de présentation de ce livre par Miguel Abensour.

³⁶ Sur cette notion et sa postérité multiple : Didier Fassin, « Les économies morales revisitées », *Annales HSS*, novembre-décembre 2009, N° 6, pp. 1237-1266, URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-2009-6-page-1237.htm>.

³⁷ Pour approfondir l'approche théorique autour de cette « triade conceptuelle », voir : Massimo Modonesi, *Subalternidad, antagonismo, autonomía*, Buenos Aires, CLACSO-Prometeo-UBA Sociales Publicaciones, 2010.

Mais d'ailleurs : qu'est-ce qu'un syndicat ? Une définition de dictionnaire tout d'abord : « *groupement constitué pour la défense d'intérêts communs* »³⁸. On sait que étymologiquement le mot « syndicat » est formé de deux racines : le radical grec « *syn* », marquant l'idée de réunion, d'union ; et « *diké* », la règle, le droit, la justice. Anne-Marie Hetzel a montré en faisant une recension sur un siècle à quel point cette notion est dépendante de son contexte d'énonciation³⁹. Le syndicalisme désigne à la fois l'action collective dans la sphère du travail et les organisations qui se donnent pour objectif la défense des personnes ayant un intérêt professionnel commun. Il s'agit ainsi d'un terme « polysémique » qui a trait à l'activité de représentation et de mobilisation des salarié.e.s au sein du capitalisme⁴⁰. Et derrière cette visée pluraliste se cache aussi l'ambivalence même de la « forme syndicale » en Amérique Latine⁴¹, comme sous d'autres latitudes. Car le syndicat possède une double nature. Il est un objet de tension (et *en* tension), à la fois facteur d'intégration et de négociation du salariat, producteur de compromis social et d'institutionnalisation des demandes, mais aussi reflet de l'antagonisme capital-travail et à ce titre producteur de conflits de classe⁴². Sophie Bérout va dans le même sens, en soulignant que les syndicats sont conjointement en *opposition* et en *homologie* avec le système économique :

Dépendants d'une communauté de travail qu'ils ne constituent pas, les syndicats tentent de produire un intérêt commun, qui englobe et dépasse les intérêts individuels, d'établir des solidarités entre travailleurs. Ils puisent ainsi leur légitimité dans leur capacité à être en prise avec les expériences concrètes des travailleurs, avec ce qui se joue dans leur vécu au travail, c'est-à-dire aussi avec la forme dans laquelle s'incarne le rapport salarial en termes de conditions de réalisation et d'exploitation de la force de travail. En contrecoup, et parce que leur activité est elle-même inscrite et modelée par ce rapport salarial, les syndicats en sont profondément marqués et ont tendance à reproduire les divisions qui existent dans l'activité de travail et que celle-ci engendre ou renforce : division sociale, sexuelle, générationnelle, ethnique à

³⁸ Tiré du dictionnaire Larousse, URL : <http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/syndicat/95343>.

³⁹ Hetzel Anne-Marie, « Quand les dictionnaires parlent du syndicat », *Mots*, N° 36, septembre 1993, pp. 102-116.

⁴⁰ Sophie Bérout, « Syndicalisme » in Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu, dir, *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2009, pp. 540-548.

⁴¹ Paula Abal Medina, Bruno Fornillo, y Gabriela Wyczykier (dir.), *La forma sindical en América Latina. Miradas contemporáneas*, Buenos Aires, Nueva Trilce ediciones, 2012.

⁴² Georges Ubbiali, « Epistémologie et sociologie du syndicalisme », in Vincent Chambarlhac, Georges Ubbiali (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, op. cit, pp. 135-156.

*l'échelle d'un établissement ou d'une entreprise, à l'échelle d'un territoire, d'une ville, d'un pays ou à l'échelle internationale*⁴³.

Cette tension permanente n'est pas des moindres au moment de penser le syndicalisme contemporain, car il se traduit dans la vie quotidienne de ces organisations. Avant d'exposer notre travail de terrain et d'hypothèses de recherche, revenons brièvement sur quelques concepts que nous utiliserons comme guides tout au long de cet écrit.

B/ Champ et revitalisation syndicales, force « stratégique » et politisation au/du travail

Première idée, il nous paraît essentiel de positionner ce que le politiste Sidney Tarrow nomme le *site de conflit*⁴⁴ étudié (dans notre cas le mouvement syndical portuaire chilien), dans un univers social plus large, et dans ses relations avec d'autres acteurs, institutions et pouvoirs. Pour ce faire, il existe plusieurs manières de nommer ces ensembles, parmi lesquelles la notion de « champ syndical ». On sait que celle de « champ » est issue de la sociologie de Bourdieu et qu'elle a connu de nombreuses déclinaisons depuis. Bourdieu lui-même a très peu abordé les questions syndicales dans ses travaux, et lorsqu'il l'a fait, c'est dans un rapport politique et médiatique au syndicalisme qu'il s'est plutôt affirmé dans le sillage des mouvements de 1995 en France. Cependant, certains de ses héritiers se sont interrogés sur la pertinence heuristique de parler de « champ syndical » pour en montrer, finalement, l'utilité. Ainsi le *champ syndical* indique une compréhension du phénomène syndical comme une activité spécifique, comme relevant d'un espace social ayant ses dynamiques propres et conflits internes, ses principes, ses divisions et organisations *sui generis*. Ce concept :

permet de sortir d'un mode d'appréhension trop plat de l'objet syndical. Il permet d'adopter, en effet, une approche à la fois structurale et relationnelle et surtout

⁴³ Sophie Bérout, « Piste pour une lecture marxiste des enjeux syndicaux contemporains », *Revue Contretemps*, N° 28, 2016, pp. 81-91, URL : <https://www.contretemps.eu/marxisme-syndicalisme-beroud>.

⁴⁴ Un « site de conflit » est ici entendu comme « *un ensemble humain qui joue le rôle d'instigateur, de destinataire et/ou de théâtre de la politique du conflit* » (Sidney Tarrow, Charles Tilly, *Politique(s) du conflit. De la grève à la révolution*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2015, p. 334).

*d'étudier dans un même mouvement les propriétés des organisations, celle des agents qui évoluent en leur sein, les représentations qui nourrissent les pratiques*⁴⁵.

Envisagé de la sorte, le syndicalisme constitue un champ de force traversé de turbulences multiples, de divisions organisationnelles et différences idéologiques, qui est aussi en lien avec le champ politique⁴⁶, l'État, le patronat, les médias, etc., et c'est là l'intérêt de l'aborder de la sorte en décryptant les relations qu'il établit avec d'autres univers socio-politiques. La notion de champ syndical permet aussi de dresser les relations entre syndicalisme et ce qu'on nommera, avec Lilian Matthieu, « espace des mouvements sociaux », soit « *un univers de pratique et de sens relativement autonome à l'intérieur du monde social, et au sein duquel les mobilisations sont unies par des relations d'interdépendance* »⁴⁷. Comment se tissent les relations entre organisations au sein de champ syndical, mais aussi entre le syndicalisme et d'autres acteurs mobilisés, une question essentielle pour comprendre la place et l'importance d'une expérience de résistance au travail.

Une autre problématique nous intéresse : celle du « pouvoir » et de la politisation syndicale. Sur ces thèmes, la littérature est assez abondante, bien que dispersée. Un travail de référence reste celui de R. Hyman. Ce dernier assume le syndicalisme comme un instrument de pouvoir des salariés dans le cadre du processus de travail, instrument qui peut, sous certaines conditions, leur permettre d'exercer un contrôle collectif, sur leur condition de travail et d'emploi, contrôle qu'ils ne peuvent réaliser seuls, en tant qu'individus isolés. Dans ses réflexions, Hyman insiste sur la nécessité de sortir d'une lecture seulement institutionnelle des relations entre syndicats et patronat pour comprendre l'ampleur des enjeux de pouvoir dans l'entreprise, mais aussi en dehors de celle-ci. A cette aune, les relations industrielles ne sont pas un jeu de régulation entre des acteurs de poids égal, mais bien une question du pouvoir (asymétrique) qui passe par les conditions de mise au travail, de domination et par les formes que prend l'exploitation de la force de travail. Ce pouvoir dépend aussi des évolutions extérieures à la production, au sein de ce que Hyman définit comme le triangle « marché, société, classe », qui constitue

⁴⁵ Sophie Bérout, « Sur la pertinence heuristique du concept de champ syndical » in Maxime Quijoux (dir.), *Bourdieu et le travail*, Rennes, PUR, 2015, p. 337.

⁴⁶ Cf. Pierre Bourdieu, *Propos sur le champ politique*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2000.

⁴⁷ Mathieu Lilian, « L'espace des mouvements sociaux », *Politix*, vol. 1, N° 77, 2007, pp. 131-151, URL : <https://www-cairn-info.sidnomade-2.grenet.fr/revue-politix-2007-1-page-131.htm>.

« la géométrie du syndicalisme »⁴⁸. Les organisations syndicales sont, selon les contextes, plus ou moins proches de l'un des sommets du triangle symbolisant trois rôles idéaltypiques : agent économique et négociation sur le marché du travail, partenaire social recherchant une meilleure intégration sociale des travailleurs, organisation de lutte et poursuite conflictuelle d'intérêt de classe⁴⁹. Et « *ce sont donc moins les angles du triangle qui doivent retenir l'attention que les directions vers lesquelles bougent les curseurs des revendications et des actions syndicales* »⁵⁰.

D'autre part, plusieurs auteurs ce sont intéressés aux capacités des organisations syndicales à « renouveler » leur formes d'action, voire à les « revitaliser », perspectives qui s'inscrivent dans la *Framing Theory* et celle du processus de travail. Parmi les auteurs qui ont fortement développé cette orientation citons Carola Frege et John Kelly⁵¹. L'intérêt pour notre objet est de souligner comment peuvent se renouveler les formes syndicales non seulement en interne et sur le lieu de travail, mais aussi en lien avec d'autres syndicats et/ou acteurs de la société civile. En France, des sociologues ont insisté sur ces revitalisations en contexte néolibéral, tout en montrant que l'ancien chevauche souvent le nouveau (parfois l'inverse), et que les répertoires d'action collective actuels empruntent à l'histoire aussi bien qu'aux nouvelles technologies, et au local qu'à l'international⁵². Levesque Christian et Murray Gregor notant avec insistance, quant à eux que, pour comprendre le *pouvoir syndical* et son renouvellement éventuel⁵³, il faut isoler des « ressources fondamentales de pouvoir » : la solidarité et l'unité interne, l'ancrage dans des réseaux, les ressources discursives et symboliques et, enfin, les ressources

⁴⁸ Richard Hyman, « La géométrie du syndicalisme : Une analyse comparative des identités et des idéologies », *Relations Industrielles / Industrial Relations*, vol. 52, N° 1, 1997, pp. 7-38, URL : <https://www.jstor.org/stable/23074221>.

⁴⁹ Hyman compare aussi trois modèles - historiques : anglais (entre « marché et classe », de l'économisme militant vers le partenariat social) ; italien (entre « classe et société », de la lutte des classe vers l'échange politique et le microcorporatisme) ; allemand (entre « société et marché », du productivisme vers la négociation des concessions).

⁵⁰ Introduction au dossier : Claude Poliak, Manuel Schotté, Laurent Willemez (dir.), « Syndicalismes en lutte », *Revue Savoir/Agir*, N° 27, mars 2014.

⁵¹ Carola Frege, John Kelly, *Varieties of Unionism. Strategies for Union Revitalization in a Globalizing Economy*, Oxford, Oxford University Press, 2004 et Carola Frege, John Kelly, « Union Revitalisation Strategies in Comparative Perspective », *Europe Industrial Relations Journal*, vol. 1, N° 9, pp. 7 – 24.

⁵² Michel Lallement, Frédéric Rey, « Conflits du travail et action syndicale : une nouvelle jeunesse ? », *Idées économiques et sociales*, vol. 4, N° 178, 2014 pp. 4-6, URL : <https://www.cairn.info/revue-idees-economiques-et-sociales-2014-4-page-4.htm>.

⁵³ Levesque Christian, Murray Gregor, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », *La Revue de l'Ires*, 2010/2, N° 65, p. 41-65, URL : <https://www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-41.htm>.

d'infrastructure (matériel, locaux, etc.)⁵⁴. Ils ajoutent que « *les ressources seules ne suffisent pas. Les syndicats doivent également être capables de les utiliser* » en démontrant des « *aptitudes stratégiques* ». Citons, la capacité de « *médiation entre des intérêts [divergents]* », l'encadrement et l'articulation d'actions collectives dans le temps et dans l'espace ou encore « *l'apprentissage* » au fil des luttes. Des propositions à mettre à l'épreuve sur la base de notre travail de terrain.

Au Chili également la discussion sur le renouveau du syndicalisme, et même parfois sur « sa renaissance », est très présente. C'est aussi le cas dans plusieurs pays latino-américains. D'ailleurs, Cecilia Senén González (en travaillant sur l'Argentine des Kirchner⁵⁵) note néanmoins que cette catégorie de « revitalisation » n'indique en rien si ce phénomène est le produit d'actions de transformation de l'acteur syndical (donc proactif) ou plutôt d'une réaction (défensive) à des changements économiques ou politiques. Si on s'en tient au cas chilien, dès la fin de la dictature s'installe la notion de « Nouveau Syndicalisme » (NS)⁵⁶. Un NS dont les origines sont parfois situées à l'époque du nouveau code du travail (1979) qui modifie toutes les règles légales et de négociations collectives⁵⁷. Cette idée de nouveauté marque d'abord un constat objectif : la profonde transformation des structures économiques dès les années 80, l'explosion du secteur des services, la destruction du mouvement ouvrier traditionnel avec l'apparition de ce que l'on a appelé « la crise » du syndicalisme chilien (dont la chute brutale de nombre d'affiliés)⁵⁸. La théorie du NS fait aussi référence à un autre phénomène, plus « actionnel » celui-là. A la faveur de la remontée du nombre de grèves et de conflits du travail à partir

⁵⁴ Ils notent cependant : « *Les ressources organisationnelles peuvent aussi bien favoriser que freiner le renouveau de l'action syndicale. Aux Etats-Unis, le débat autour de « la résistance culturelle au changement » est un euphémisme pour caractériser les tensions entre les pratiques habituelles des dirigeants et des militants et les nouvelles méthodes de mobilisation illustre comment l'attribution des voitures aux permanents syndicaux peut être une barrière au changement dans les organisations syndicales* » (Ibid).

⁵⁵ Cecilia Senén González, "La revitalización sindical Argentina durante los Kirchner", *Revista Trabajo*, Centro de Análisis del Trabajo, OIT, julio 2011, pp. 39-64. Consulter également : Cecilia Senén González, Julieta Haidar, "Revitalización sindical en perspectiva comparada. Un aporte al análisis sectorial en Argentina", en Arturo Fernández, Cecilia Senén González (comps.), *Estado, instituciones laborales y acción sindical en países del Mercosur frente al contexto de la crisis mundial*, Buenos Aires, Prometeo, 2010, pp. 231-261.

⁵⁶ Eugenio Díaz-Corvalán, "Nuevo sindicalismo. Viejos problemas. La Concertación en Chile", *Nueva Sociedad*, N° 124, avril 1993, pp.114-121, URL : <http://nuso.org/articulo/nuevo-sindicalismo-viejos-problemas-la-concertacion-en-chile>.

⁵⁷ Rolando Álvarez, "El plan laboral y la negociación colectiva: ¿origen de un nuevo sindicalismo en Chile? 1979-1985", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, N° 35, 2012, URL : ppct.caicyt.gov.ar/index.php/ravignani/article/view/2097.

⁵⁸ Voir par exemple : Pablo Baltera, Juan Pablo Dussert, *Nuevo sindicalismo y dinámicas regionales en Chile*, Santiago, División Nacional del Trabajo, 2008 ; Roberto Figueroa, *Diagnóstico del movimiento sindical en Chile según informaciones estadísticas: 1990-2004*, Santiago, ONG Entorno, 2006 ; Víctor Ulloa, *El movimiento sindical chileno del siglo XX hasta nuestros días*, Santiago, OIT, CUT, 2013.

2006, l'émergence de nouvelles pratiques et subjectivités déborde largement le lieu de travail. Sans nier l'intérêt de ces analyses, de ses apports, nous avons pointé avec une équipe de chercheurs de la Faculté de sciences sociales (FACSO) de l'Université du Chili, les limites de la notion de « nouveau » syndicalisme. Alors que nombre d'organisations ou dirigeants des franges dites « traditionnelles » pratiquent parfois les mêmes formes d'action : la « nouveauté » est en fait aussi souvent la réactivation plus ou moins « modernisée » de répertoires historiques préexistants (remontant parfois jusqu'au XIX^{ème} siècle). D'autre part, nous avons proposé de développer pour le champ syndical chilien, la notion (moins dichotomique) de *revitalisation syndicale* (exposée plus haut), mais aussi de discuter celle de *politisation syndicale*⁵⁹. Le postulat s'inscrit, lui aussi, dans le questionnement sur la précarisation du travail néolibérale et son impact sur les identités de classe ou les subjectivations salariales (plutôt comme frein d'ailleurs de l'action syndicale conflictuelle⁶⁰).

En assumant la distinction classique entre *la* politique (en tant qu'expression restreinte, institutionnelle de la représentation) et *le* politique (en tant qu'expression des débats, désaccord et conflits d'une communauté humaine), l'objectif est d'interroger les modes d'insertion du processus de travail et des mouvements syndicaux dans différents niveaux de politisation. Ceci est d'autant plus intéressant que notre objet s'insère dans un contexte où le Chili se caractérise (depuis au moins 2011) par une politisation croissante de fractions significatives des classes populaires et des étudiants (ainsi qu'a pu le souligner le PNUD⁶¹). D'autre part, il s'agit de prendre en compte l'historicité de l'acteur syndical et ouvrier chilien, qui s'est forgé dans un rapport étroit (parfois hétéronome même) à *la* politique depuis la fin du XIX^{ème} siècle. La politisation est entendue ici dans une optique large, sans pour autant laisser de côté la question des rapports aux forces

⁵⁹ Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel and Miguel Urrutia, « Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica para el análisis de la trayectoria reciente del movimiento sindical chileno », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70626> et Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel and Miguel Urrutia, « Conflictividad laboral y politización. Una aproximación a las orientaciones políticas del sindicalismo en el "neoliberalismo maduro", 1989-2015 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70639>.

⁶⁰ Sur cette réflexion: Dasten Julián Véjar, "Precariedad laboral y estrategias sindicales en el neoliberalismo: Cambios en la politización del trabajo en Chile", *Psicoperspectivas*, N° 17, Vol. 1, 2018, URL : <https://doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol17-issue1-fulltext-947>.

⁶¹ PNUD, *Informe sobre Desarrollo Humano en Chile 2015. Los tiempos de la politización*, Santiago de Chile, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, 2015. Sur ces questions générales du politique comme conflit, dissensus et désaccord, nous renvoyons à l'œuvre de Jacques Rancière, dont : *La Méésentente*, Paris, Galilée, 1995 et *Aux bords du politique*, Paris, Gallimard, 2004.

partidaires et institutionnelles, évidemment importantes dans la fabrique d'un mouvement syndical :

*podemos observar orientaciones de la politización de los procesos de trabajo atendiendo si esta se enfoca hacia el interior de la unidad productiva (politización endógena) o si se refiere hacia sus conexiones con el conjunto del orden social (politización exógena) referido a los límites y formas de organización del proceso de trabajo ya sea en el ámbito interno de la unidad productiva, o externo, relacionando los procesos de trabajo con las formas institucionales que organizan la vida en común*⁶²

De plus, outre cet aspect double (endogène/exogène), nous avons déterminé –en suivant Rodrigo Baño⁶³, des niveaux de politisation syndicale inégaux et combinés, allant de demandes économique-salariales « classiques » jusqu'à des expériences de contrôle de la production. Partant d'identités de caractère corporatistes jusqu'à des grammaires de subjectivation protestataire que l'on pourrait qualifier de « rupturistes », elles prétendent incarner un projet politique « alternatif », telles qu'elles ont existé transitoirement au Chili durant l'Unité Populaire⁶⁴ (voir le tableau en Annexe 1). Là encore, reste à voir l'opérativité de telles propositions en ce qui concerne le syndicalisme portuaire analysé dans cet essai.

Dernier aspect théorique que nous souhaitons amorcer ici : la question de la « position stratégique » de certains secteurs salariés au moment où ils se mobilisent. Plusieurs études internationales sur l'histoire des dockers ont montré que le contrôle d'un des éléments essentiels de la chaîne d'exportation de toute économie globalisée moderne (les ports) donnent un certain *pouvoir* à leurs syndicats et du *poids* à leurs luttes. Un constat qui fait consensus dans la littérature : que l'on pense à l'histoire monumentale en deux tomes sur 200 ports du monde (mais aucuns chiliens) dirigée par Sam Davies, Colin J. Davis et ses collègues, aux études historiques de Michel Pigenet sur les ports français (qui parle du « pouvoir exceptionnel » du syndicalisme portuaire) et de John Barzman sur le Havre ou, encore, à celles sur le « radicalisme » et les conflits de classe portuaires à Liverpool, Londres, New York ou en Californie (avec les travaux de

⁶² PNUD, *Informe sobre Desarrollo Humano en Chile 2015*, op. cit.

⁶³ Rodrigo Baño, *Lo social y lo político: Un dilema clave del movimiento popular*, Santiago, FLACSO, 1985. Voir également : Hyman Richard, Gumbrell-McCormick Rebecca, « Syndicats, politique et partis : une nouvelle configuration est-elle possible ? », *La Revue de l'Ires*, vol. 2, N° 65, 2010, pp. 17-40, URL : www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-17.htm.

⁶⁴ Franck Gaudichaud, *Chili 1970-1973. Mille jours qui ébranlèrent le monde*, op. cit.

Alice Mah, Calvin Winslow, William J. Mello, ou C.J. Davis)⁶⁵. Tous montrent que cette « position » stratégique des ports est l'objet de bien des préoccupations de la part des États, des autorités maritimes civiles et militaires ou du patronat des secteurs dont les revenus dépendent de l'exportation par voie maritime (sans même mentionner les propriétaires des ports eux-mêmes lorsqu'ils sont privés). Les dockers ont ainsi, pour reprendre les catégories de Massimo Modonesi à propos du « principe antagoniste » des mouvements populaires, la *possibilité* par leurs mobilisations et quelquefois la *capacité* de bloquer la quasi-totalité d'une économie nationale ou régionale, surtout si ces actions signifient une radicalisation telle que c'est l'espace portuaire lui-même qui se trouve occupé. Dans ce cas, les capacités des autorités ou des entrepreneurs de contourner ces blocages sont contrecarrées.

Dans le cas chilien, les études sur les ports et mobilisations syndicales des dockers sont rares. Néanmoins la question de la « position stratégique » de certaines fractions de la classe ouvrière au sein du modèle néolibéral mobilise déjà plusieurs chercheurs, essentiellement des sociologues du syndicalisme et des historiens de l'économie minière et/ou du mouvement ouvrier. Dès les années 90, certaines études de Julio Pinto, sur la fin du XIX^{ème} siècle, avançaient l'idée que les travailleurs portuaires de Tarapacá se trouvaient dans une position de « *válvula de escape* » du modèle de capitalisme minier de la fin du XIX^{ème} siècle, et donc avec un certain pouvoir de nuisance en cas de résistances collectives organisées⁶⁶. Mais une telle intuition a été peu reprise par la suite, à quelques exceptions près (voir le paragraphe sur l'historiographie portuaire au Chili). Cependant, la position stratégique est revenue en force dans le débat académique, en même temps qu'au sein des équipes militantes syndicales depuis une dizaine d'années à la faveur de l'apparition de conflits et grèves dans des unités productives au cœur du « modèle » économique chilien. Citons la « longue grève du saumon » de l'année 2007 (le Chili étant l'un des premiers producteurs et exportateurs de ce poisson au monde), les conflits dans l'industrie forestière dans le Sud du pays (très durs et ponctués d'une violente répression) ou encore les grèves dirigées par la Confédération des Travailleurs du Cuivre,

⁶⁵ Nous citons leurs divers ouvrages en bibliographie et reprenons plusieurs d'entre eux au fil de notre argumentation.

⁶⁶ Julio Pinto V., "La transición laboral en el norte salitrero: la Provincia de Tarapacá y los orígenes del proletariado en Chile 1870-1890", *Revista Historia*, N° 25, Santiago, 1990, pp. 207-228 et Julio Pinto V., "¿Cuestión social o cuestión política? La lenta politización de la sociedad popular tarapaqueña hacia el fin de siglo (1889-1900)", *Revista Historia*, N° 30, Santiago, 1997, URL : <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/9654>.

donc dans le domaine stratégique par excellence de l'économie du pays, notamment durant la période où le syndicaliste communiste Cristian Cuevas mène la CTC (2007-2008)⁶⁷.

Si les ports n'apparaissent malheureusement pas dans ces textes, ils offrent des éléments importants de réflexions. Une bonne synthèse sur ce débat est la recherche de la sociologue Loreto Quiroga⁶⁸. Sur le plan de la discussion théorique, c'est sans conteste le livre de John Womack qui apparaît comme la publication incontournable. Dans un livre publié en 2007⁶⁹, il revient sur plusieurs études de cas pour proposer une interprétation critique et enrichie des suggestions faites par Dunlop des décennies auparavant. Womack argumente que certaines franges de la classe ouvrière peuvent acquérir des positions stratégiques qui leur donnent un « pouvoir disruptif » très fort au sein des relations de travail et de production. Et si ce pouvoir peut s'exprimer sur le plan culturel, social, politique, il serait toujours en lien avec un contrôle et une maîtrise technique que ne possèdent pas d'autres catégories sociales:

a diferencia de éstas, la que se ve en el trabajo es la fuerza específica y exclusivamente obrera, a final de cuentas la única fuerza obrera. Además y a diferencia de las otras, la del trabajo es fuerza no sólo en sentido positivo, por lo que aporta, por la producción, sino también, y en esto radica lo más especial, en sentido negativo, por lo que quita o resta a la producción cuando deja de operar, que es muchísimo en el caso de las posiciones industrial y técnicamente estratégicas⁷⁰.

Une position d'autant plus importante qu'elle s'insère dans le cadre d'un secteur économique fortement internationalisé, et qui peut donc bloquer la chaîne de valeur et le fonctionnement de plusieurs branches économiques, en amont de cette position, mais

⁶⁷ Voir par exemple : Orlando Caputo, Graciela Galarce, « La huelga en Minera Escondida y la reactivación del movimiento social en Chile », *OSAL*, N° 20, CLACSO, 2006, URL: <http://biblio.trabajosocial.unlp.edu.ar/meran/opac-detail.pl?id1=10846> et les études de cas dans : Antonio Aravena, Daniel Nuñez (eds.), *El renacer de la huelga obrera en Chile*, op. cit.

⁶⁸ Loreto Quiroga Carvajal, *Conciencia y uso del poder disruptivo: Sentidos atribuidos por las dirigencias sindicales de empresas y sectores estratégicos para el movimiento sindical chileno*, Tesis de pregrado en Sociología, FACS, Universidad de Chile, 2015, URL: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/139828>.

⁶⁹ John Womack Jr., *Posición Estratégica y Fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.

⁷⁰ Ibid., p. 52.

aussi en aval et en dehors des frontières (un exemple qui s'adapte particulièrement bien à celui des ports⁷¹). Enfin, pour Womack, seulement

*mediante el estudio de distintas industrias de un país, podemos entender cuáles son altamente estratégicas a nivel nacional (e incluso internacionalmente), cuáles son sólo provincialmente estratégicas, cuáles lo son localmente y cuáles no lo son*⁷².

D'autres auteurs ont poursuivi ces propositions épistémiques avec pour préoccupation de comprendre le « pouvoir disruptif » de tel ou tel syndicat à un moment donné. Au Chili, le sociologue Santiago Aguiar propose une réflexion sur cette base, mais avec quelques inflexions. Il axe son argumentation autour d'une interrogation sur le « poids stratégique » de certains secteurs en rappelant que ce n'est pas le nombre de travailleurs qui détermine toujours leur poids, ainsi en est-il au Chili d'un secteur très minoritaire comme les mineurs de cuivre. Aguiar invite ainsi à porter son attention sur le « poids économique » de chaque branche pour déceler là où les salariés peuvent éventuellement affirmer un poids stratégique. Dans le cas chilien, la mine, les services financiers et l'industrie manufacturière sont au cœur du système. Cependant, il ajoute que certains cas sont spéciaux, non pas du fait de leur poids économique, mais du fait de la capacité à bloquer les autres branches (l'énergie ou le transport, dont les ports), voire d'une tradition de mobilisation historique. En conclusion, le sociologue isole comme déterminants pour le Chili : l'extraction minière (du cuivre en particulier, le Chili étant le premier producteur mondial) ; la classe ouvrière de l'exploitation forestière (importance de ses exportations), les salariés de l'industrie du saumon et, enfin, les dockers (en tant que nœud central de plus de 85% des exportations du néolibéralisme chilien). Il y ajoute des secteurs concentrant une très grande quantité de main d'œuvre telle que l'agriculture ou le secteur de l'alimentation. Une affirmation largement mise en doute par Loreto Quiroga :

Así, tanto los elementos de tradición de lucha como el gran número de trabajadores involucrados pueden ser factores que atenten contra el carácter estratégico de un sector, al considerarse la presencia de burocratización sindical, tendencias corporativistas y la dificultad organizacional que representa para el movimiento

⁷¹ Nippin Anand and Andrew Grainger, "The port as a critical piece of national infrastructure", *Safety and Reliability*, 1, 2018, URL: <http://dx.doi.org/10.1080/09617353.2017.1334292>.

⁷² John Womack Jr., *Posición Estratégica y Fuerza obrera*, op. cit., p. 69.

*sindical el organizar a grandes grupos de trabajadores/as, en contextos de alta fragmentación sindical y baja existencia de organizaciones supra-sindicales que permitan organizar el uso coordinado del poder disruptivo de manera efectiva*⁷³.

Quiroga insiste plutôt quant à elle sur les éléments idéologiques, de subjectivation et de politisation de la question syndicale, les facteurs de construction d'unité interne et d'ouverture externe vers d'autres acteurs, les stratégies organisationnelles et d'usage d'un ensemble de ressources, apprentissages et savoir-faire militants, les capacités à se projeter et à évaluer les rapports de force conjoncturels et historiques, sans lesquels telles ou telles positions dans les relations de production ne peuvent expliquer un pouvoir syndical « disruptif ». C'est donc cet ensemble de données que nous nous proposons d'essayer d'assembler sur plusieurs niveaux dans les pages suivantes, non sans auparavant avoir présenté nos hypothèses principales, problématiques et sources.

C/ Problématique, sources et condition d'enquête dans ce « monde du bout du monde »

On sera d'accord avec Nathalie Heinich qu'il :

*n'existe pas de méthode qui soit en elle-même meilleure qu'une autre : la qualité d'une méthode se mesure à son adaptation à ce qui est visé. Et ce qui est - ou devrait être - visé par toute enquête empirique, c'est une problématique. Aussi toute recherche empirique qui ne se contente pas d'avoir un objet et un terrain, comme c'est malheureusement souvent le cas, se doit-elle de fournir une réponse claire à une double question : quelle problématique ? Et quelle méthode ?*⁷⁴.

Comment avons-nous réuni notre corpus de sources et d'entretiens ? Selon quels cheminements les avons-nous croisés avec notre réflexion théorique ? Au final pour répondre à quelles hypothèses et problématique générale ?

⁷³ Loreto Quiroga, *Conciencia y uso del poder disruptivo*, op. cit., p. 144.

⁷⁴ Heinich Nathalie, « Objets, problématiques, terrains, méthodes : pour un pluralisme méthodique », *Sociologie de l'Art*, vol. 2, 2006, pp. 9-27, URL : <https://www.cairn.info/revue-sociologie-de-l-art-2006-2-page-9.htm>.

Ce travail de recherche a été permis par une présence au long cours au Chili durant deux ans, en 2014 et 2015, grâce tout d'abord à un congé-recherches (CRCT) attribué par le Conseil national des universités (section 14), puis dans le cadre d'une délégation CNRS (section 40) à Pacte – UMR 5194 (Université de Grenoble), mais en détachement comme chercheur invité de la Faculté de sociologie de l'Université du Chili (FACSO) à Santiago, avec un travail mené notamment avec l'équipe de recherche du sociologue Miguel Urrutia F. qui enquête depuis plusieurs années sur le mouvement syndical, avec une visée pluridisciplinaire. L'objet de l'enquête a été déterminé avant le départ, sur la base d'une lecture attentive de la littérature portant sur les mobilisations syndicales récentes en contexte néolibéral, d'une révision de la presse quotidienne et hebdomadaire aussi et, enfin, de plusieurs conversations avec des collègues sur place. Ce panorama préliminaire montrait, d'une part, l'absence d'études sur l'Union portuaire du Chili (UPCH), organisation récente et encore en construction (on pourrait même dire qu'elle l'est encore à ce jour...). Une UPCH qui semble faire preuve d'un réel dynamisme, de radicalité et d'inventivité, malgré d'évidentes faiblesses et contradictions. Et de l'autre, le constat de la présence de ces mobilisations dans la presse généraliste comme spécialisée (à plusieurs reprises en première page), mais aussi de son impact socio-politique. Au plus fort des mobilisations de cette période, les revendications des dockers étaient au centre des discussions au plus haut sommet de l'État et des représentations patronales du pays.

C'est ainsi que nous avons décidé d'analyser la construction et le développement de cette Union syndicale originale. Dans ce cas, nous n'avons pas « observé le travail » des dockers dans le port, mais plutôt « observé le travail syndical » en train de se faire, *in vivo* pourrait-on dire⁷⁵.

Comme le note la sociologue anglaise Alice Mah, étudier les ports c'est s'immerger dans un monde à la fois fascinant, qui emballe immédiatement l'imaginaire et nos soifs de voyages, d'ailleurs, d'embruns, de haute mer, d'histoires portuaires mystérieuses et une réalité souvent crue, difficile, violente même, celle de l'exploitation, celle du travail des ports et sa dangerosité permanente à travers les siècles, celle de la mondialisation capitaliste, du commerce maritime et ses échanges inégaux⁷⁶. Qui a pu parcourir un grand port marchand moderne en pleine activité sait à quel point le travail de centaines, parfois

⁷⁵ Cf. Anne-Marie Arborio, Yves Cohen, Pierre Fournier, Nicolas Hatzfeld, Cédric Lomba, Séverin Muller (dir.), *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2008.

⁷⁶ Alice Mah, *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, London, Palgrave Macmillan, 2014.

de milliers d'hommes, dans un espace somme toute assez limité et organisé autour de milliers de containers colorés donne l'impression d'être au milieu d'une immense fourmilière parfaitement organisée et à la planification millimétrée. Voir avec quel art les « débardeurs » (*dockers*) chargent et déchargent d'immenses navires porte-conteneur ou vraquiers, manœuvrent une grue, une trémie ou un chariot élévateur, saisissent un conteneur ou conduisent un choulour⁷⁷ dans la cale du bateau, avec précision et rapidité, impressionnent le néophyte, mais tout aussi le chercheur s'intéressant au travail, tant celui-ci est au cœur de l'espace portuaire.

Nous y reviendrons, mais il est important de souligner que ces travailleurs interviennent dans un espace sous contrôle militaire, ou plus exactement sous juridiction de la Marine chilienne (*Armada de Chile*) au travers de *DIRECTMAR*, l'autorité maritime chargée du contrôle et de la sécurité des installations portuaires considérées comme stratégiques pour la nation. Il faut donc pour entrer dans de tels espaces de nombreuses autorisations administratives, et surtout si c'est en tant que sociologue du travail ou du syndicalisme. Une position vue avec suspicion par les entreprises et autorités concernées ! Cela explique que nous n'ayons pu passer que deux journées dans un port en pleine activité, l'une à San Vicente-Talcahuano en 2014, l'autre à San Antonio en 2015 ; à chaque fois grâce aux demandes réitérées des syndicats auprès de la direction de l'entreprise (et après accord de *DIRECTMAR*). Notre préoccupation était de toute manière autre : aller à la rencontre des syndicats et des syndicalistes de l'Union portuaire. Ceux qui ont été moteur dans cette histoire. La première revue de presse, comme les contacts pris à Santiago avec certains des principaux assesseurs et conseillers de l'UPCH (Lucas Cifuentes, Camilo Santibañez, Gonzalo Díaz), mais aussi les conversations avec des collègues⁷⁸, nous ont permis de localiser précisément les organisations les plus actives dans la fondation de celle-ci. C'est ainsi que nous avons conclu à la nécessité de nous focaliser en partie sur l'Union portuaire de la région du BioBío (UPBB) et, particulièrement, au niveau du *Sindicato de Estibadores de San Vicente* (SESV), dont on verra qu'il a joué un rôle clé dans l'articulation de l'Union et ceci sans perdre une vision nationale de l'UPCH, bien au-delà de la région de Concepción. Dresser un panorama des dizaines d'entreprises et centaine de syndicats intervenant dans ce vaste système de plus

⁷⁷ Le choulour-pelleteur est un engin destiné à la manutention de vrac dans les cales des vraquiers. C'est un chargeur sur pneus ou sur chenilles.

⁷⁸ Certains étant conseillers de l'Union et, en même temps, chercheurs universitaires, dans une démarche de « multipositionnement » assez classique de l'espace du mouvement social chilien.

de 30 ports (certains publics, d'autres privés, d'autres privés d'usage public) n'a pas été tâche aisée. Le néolibéralisme chilien a aussi profondément fragmenté l'espace portuaire, et ses logiques... Surtout dans des conditions où il n'existe pas, à ce jour, de document de synthèse, y compris de la part de DIRECTMAR ou du ministère des Transports, qui intégrerait une vision d'ensemble des différents ports, les multiples entreprises qui y interviennent, mais aussi les syndicats qui y sont présents, avec pour toile de fond un secteur qui emploie plus de 10.000 travailleurs portuaires par an⁷⁹. Nous avons pu néanmoins dresser un premier cadastre, avec l'aide de Camilo Santibañez qui au moment de notre enquête réalisait un master en Histoire et désormais un doctorat sur l'histoire des ports de ce pays. Camilo nous a aussi épaulé dans le traitement d'une partie des très nombreuses données que nous avons réunies durant ces deux ans. Etant lui-même engagé sur le plan militant auprès de l'UPCH, il a été un premier contact précieux, tout comme Lucas Cifuentes, sociologue du travail et aussi assesseur de l'Union ou encore Miguel Urrutia F., sociologue de la FACSO (Université du Chili).

Un autre problème lorsque l'on s'attaque à cet objet d'étude : les archives et les sources de première main. Ayant une formation initiale d'historien, c'était pour nous indispensable de pouvoir marier les sources : documents internes syndicaux, archives institutionnelles, apports de l'histoire orale, presse et, enfin, analyses universitaires existantes sur le sujet. Cependant, réunir des archives internes des syndicats de dockers chiliens s'est avéré une chose ardue. Première raison, fondamentale : la plupart des syndicats n'ont pas de culture de l'archive, du classement, ni même parfois de la (re)construction de la mémoire de leur organisation, comme nous l'a fait remarquer à plusieurs reprises Marcos Cárdenas, une des figures du syndicat de ESV. M. Cárdenas étant lui-même un « docker historien », très intéressé par l'histoire du métier et de ses luttes. Ainsi, ce sont souvent les archives personnelles de quelques militants du syndicat qui nous ont aidés à compléter les documents présents au local du syndicat de ESV (nous avons regroupé ces documents sous l'appellation « Archives SESV »). D'autre part, quelles sources utiliser pour historiciser une Union syndicale *en train de se faire*, fondée en 2010, mais dont il faut chercher les racines à l'orée des années 2000 (si ce n'est dans un siècle de luttes portuaires) ? Là, nous avons pu bénéficier des apports et des limites de l'informatisation des échanges et du travail syndical, et donc, nous plonger dans la

⁷⁹ Nous y revenons dans le chapitre 2.

correspondance électronique entre les syndicats, les communiqués de presse, les déclarations, mais aussi de très nombreux documents internes, enregistrements vidéos et audios ayant trait à l'organisation, aux débats et conflits, aux premières réunions, etc.. Ceci, grâce à la confiance gagnée auprès des dirigeants de l'UPBB et, dans ce cas, grâce au souci de Gonzalo Díaz (principal assesseur de l'UPCH et de l'UPBB) et de Sergio Parra (SESV) d'archiver (bien que de manière assez aléatoire) cette documentation. Pour le traitement de ces innombrables données, nous avons aussi bénéficié de l'aide de Jessica Leguá qui dans le cadre d'un séminaire en Administration publique a effectué un gros travail de classement de la documentation de l'UPBB⁸⁰. Pour notre part, nous lui avons facilité les entretiens (et transcriptions intégrales) de notre travail d'histoire orale.

Par ailleurs, les archives du Congrès national permettent un accès aux textes légaux et à leur évolution concernant le travail des dockers, mais surtout, les fonctionnaires de la bibliothèque du Congrès effectuent au jour le jour un gros travail de veille sur la presse destinée aux parlementaires et hauts fonctionnaires et y compris au travers d'une Unité de recherche (*Unidad de Gestión de Conocimiento*) qui réalise des dossiers de littérature grise souvent intéressants. Autant dans le suivi presse que dans les notes de synthèses rédigées pour les parlementaires, les archives du Congrès montrent l'importance stratégique des ports pour la République chilienne, et donnent par conséquent aux chercheurs de nombreuses informations. Nous avons également pu réunir plusieurs rapports d'institutions comme la FLACSO, le ministère des Transports (MOPT), l'OIT, la CEPAL, la Chambre maritime ou d'ONG comme la *Fundación Chile 21* sur le système portuaire actuel, notamment autour des questions logistiques, de compétitivité économique ou sur les conditions d'hygiène et de sécurité du travail des dockers. Enfin, après avoir épluché les catalogues des bibliothèques de toutes les grandes universités de Santiago, de Valparaíso et de Concepción, ont été réunis quelques rares mémoires de *pregrado* en sociologie (en particulier le travail de Pablo Seguel sur la région du BioBío et celui de Camila Álvarez sur le syndicalisme portuaire à Arica⁸¹), des études juridiques

⁸⁰ Jessica Leguá V., *Unión portuaria del BíoBío. Origen y desarrollo en el marco de la disputa política*, Seminario para la carrera de administración pública, Universidad de Concepción, 2016.

⁸¹ Pablo Seguel, *La reorganización sindical de los trabajadores del proceso de trabajo marítimo portuario en el contexto de la modernización portuaria de la Región del BíoBío (1998-2015)*, Seminario de licenciatura, FACS, Universidad de Chile, 2016 et Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno: repertorios, alianzas y organizaciones a partir de un estudio de caso en contexto de post terremoto del 2014*, Tesis de maestría en Sociología, Flacso Ecuador, Quito, 2015. Nous avons utilisé le premier essentiellement pour l'apport statistiques qu'il fournit et le second pour son éclairage spécifique des répertoires d'action d'une grande fédération portuaire du Nord du pays.

(souvent centrées sur le droit du « travail portuaire »), en administration publique (mémoire déjà cité du séminaire de Jessica Leguá) et seulement deux mémoires en histoire (des années 30 à la dictature) sur les ports chiliens et les mobilisations syndicales. Il existe donc un déficit réel, et même considérable, dans ce domaine. Notre travail ne prétend pas remplir seul ce vide, et nous espérons que la thèse de doctorat en histoire en cours de Camilo Santibañez (Université de Santiago - USACH), ainsi que le projet de recherche FONDECYT du sociologue Miguel Urrutia intitulé « *Los repertorios de acción sindical frente a las transformaciones del mundo del trabajo en Chile (1990-2014). Estudio en las 15 regiones del país* » (commencé en 2013 et qui comprend un volet sur les ports, mais à ce jour inachevé) pourront venir consolider, compléter, discuter la présente étude.

Enfin, notre recherche est passée par plusieurs autres voies complémentaires. Premièrement, un classement thématique d'une partie de la presse pour la période 2012-2014 (mais souvent en amont également) : presse nationale (comme *El Mercurio*), presse régionale (notamment *Resumen.cl* ou *El Diario de Concepción*) et des sites web de la presse spécialisée, dont celle liée à la Chambre maritime (tels que *Mundo Marítimo*, *Marítimo Portuario* ou *Camport.cl*), qui représente toutes les grandes entreprises privées portuaires du pays. De plus, depuis juin 2013, existe le journal *El Chanco E' Goma* qui compte à ce jour une quinzaine de numéros, journal initialement issu du syndicat ESV sous l'impulsion et la direction de l'un de ses membres, Sergio Parra, puis devenu l'un des organes de presse et d'agitation de l'ensemble de l'UPBB⁸². On possède là une « fenêtre » directe de l'Union sur les événements en cours, accès à des communiqués mais aussi une vision souvent (auto)critique et politique sur les difficultés de l'Union -Parra étant syndicaliste mais aussi militant d'une petite organisation de la gauche radicale de Concepción (*Comunidad militante*)-.

C'est plus largement à un développement systématique des études portuaires qu'il faudrait œuvrer dans les prochaines années pour combler ce déficit criant, et commencer à historiciser cet acteur populaire, comme il a pu l'être sous d'autres latitudes où les études maritimes et portuaires sont très développées (avec des revues et centres de recherches spécialisés). Bien sûr, notre écrit a aussi cherché à s'appuyer sur les publications en histoire, science politique et en sociologie du Chili actuel, ce qui nous a

⁸² Voir un extrait de ce journal en Annexe 22.

permis de réinsérer les syndicats des dockers et leurs luttes au sein d'un contexte plus global.

Pour terminer, après avoir soigneusement tenté de délimiter notre champ d'intervention et établi un premier questionnaire semi-directif, nous nous sommes engagés dans un travail de terrain plus ethnographique, avec la réalisation d'une vingtaine d'entretiens longs, avec des dirigeants et militants syndicaux de l'UPBB et de l'UPCH, composant un échantillon qualitatif opératoire pour notre étude. Ces entretiens, dont nous donnons la liste et les détails en Annexe 2, ont réellement représenté une avancée indéniable pour notre recherche, et nous l'espérons pour de futures investigations. Ils ont été intégralement transcrits⁸³, mais aussi filmés. Un matériel à ce jour unique qui fait d'ailleurs désormais partie du « patrimoine » des musées et bibliothèques du Chili, mais aussi de divers syndicats de l'UPCH : un travail d'édition, de publication et de dévolution à cette communauté syndicale a été effectué en 2017, grâce au Programme « *Siglo XX* » de la *Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos* (DIBAM). Une expérience enrichissante, désormais accessible –en partie– en ligne, comme fonds d'archives du « Service national du patrimoine culturel » du Chili⁸⁴. La force et les apports de l'histoire orale ne sont désormais plus à démontrer, avec toutes les nécessaires précautions méthodologiques que doit signifier cet usage du témoignage qui est toujours soumis à de multiples déformations subjectives et reconstructions mémorielles (conscientes ou inconscientes)⁸⁵.

Cette enquête *in situ* a significativement impliqué de nombreux aller-retours entre Santiago et Talcahuano-San Vicente, mais aussi à San Antonio et dans le port de Ventanas pour participer à des rencontres nationales de l'UPCH, aller voir individuellement les enquêtés parfois chez eux, souvent dans leur local syndical (les entretiens ont toujours eu lieu en tête à tête et isolés). Nous avons aussi pu suivre certaines réunions des dockers à Santiago avec d'autres confédérations (notamment avec la Confédération des travailleurs du cuivre en mars 2015), au moment de la préparation des négociations de 2014-2015

⁸³ Nous avons ainsi un ensemble de plus de 150.000 mots d'entretiens et de plus de 18 heures de vidéos.

⁸⁴ Franck Gaudichaud, *Memorias del sindicalismo portuario*, Programa "Memoria del siglo XX", DIBAM, URL : <http://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/w3-propertyvalue-112516.html>.

⁸⁵ Nous avons longuement travaillé cette question dans notre livre d'histoire orale sur les années 70 : Franck Gaudichaud, *Poder Popular y Cordones industriales. Testimonios sobre la dinámica del movimiento popular urbano durante el gobierno de Salvador Allende*, Santiago, Lom ediciones-DIBAM, 2004, particulièrement dans le chapitre "La historia, la memoria y el olvido: la importancia de la historia oral" (pp. 57-71).

avec le gouvernement et nous avons été invité à leur rencontre nationale à Ventanas sur deux jours (en novembre 2015). Nous étions aussi avec les membres du syndicat ESV pour l'importante rencontre bilatérale organisée sur une journée par SAAM (entreprise du Terminal International de San Vicente-Talcahuano - SVTI) à Concepción, le 2 décembre 2015. Cette observation participante nous a aussi permis de partager certaines manifestations de rue, les activités publiques du premier mai à Talcahuano en 2015 ou d'avoir accès à tous les enregistrements filmés du congrès national de l'UPCH de 2014 (Puerto Montt, 28 et 29 mars 2014).

Evidemment, ce terrain représente plus qu'une simple « observation » : nous avons partagé avec ces militants plusieurs activités festives organisées au syndicat, des marmites de moules et de poissons grillés bien « arrosés »⁸⁶, des conversations (souvent sur la politique et le syndicalisme) jusque tard dans la nuit, et aussi une amitié franche avec certains d'entre eux. « L'expérience de terrain » est de fait toujours une relation sociale *en tension*, entre neutralité relative et partage, observation et co-construction⁸⁷. Et d'ailleurs, comme nous l'avons indiqué en introduction, nous assumons la part de « sympathie critique » qui nous a animé au cours de cette enquête, elle est même la condition *sine qua non* de l'enquête dans des milieux « hostiles », ou en conflit, comme le syndicalisme docker chilien. Ainsi que le notent deux ethnologues, l'approche de terrain du syndicalisme est souvent difficile car il doit affronter « *le silence* » ou « *la défiance* » des concernés et, même, la « *quasi impossibilité d'observer in situ les différentes expressions du syndicalisme* », telles que réunions et communications internes, formes de mobilisations et documents non destinés au public⁸⁸. Ce sont ces obstacles que nous avons pu franchir grâce à nos contacts initiaux qui nous ont « introduit » dans ce milieu, mais aussi à la faveur de l'accueil chaleureux, parfois même la curiosité, de nos enquêtés. Ils se sont montrés très ouverts et patients envers nos questions et face à notre présence réitérée, jusqu'à nous intégrer dans leur grande familiale syndicale et nous affubler du doux surnom de « *franchise* » (quasiment chaque membre du syndicat ayant un surnom plus

⁸⁶ L'alcool est au cœur de la sociabilité des dockers et présent lors des activités festives dans les syndicats, tout en étant fermement condamné sur le lieu de travail, tout comme l'alcoolisme (notamment car étant à l'origine de graves problèmes de sécurité dans l'enceinte portuaire).

⁸⁷ Bruno Raoul, « Un travail d'enquête à l'épreuve du terrain ou « l'expérience de terrain » comme relation en tension », *Études de communication*, N° 25, 2002, 9 février 2009, URL : <http://journals.openedition.org/edc/653>. Voir aussi Pierre Bourdieu (dir.), *La misère du monde*, Paris, Seuil, 1993.

⁸⁸ Noelle Gerome, « Une approche ethnologique du syndicalisme à l'usine » in Georges Ubbiali, Vincent Chambarlhac (dir.), *Epistémologie du syndicalisme*, op. cit., p. 66.

ou moins satirique par ailleurs, telle que le veut l'idiosyncrasie et l'art de l'ironie populaire chilienne). Toute enquête de terrain court certes le risque d'être « absorbée » par ce dernier, surtout s'il s'étale sur plusieurs mois et que cela signifie un partage du quotidien des acteurs concernés, il y a donc un « réglage » à opérer entre distance et empathie, objectivation et attitude compréhensive, entre analyse et participation. Nous partageons pourtant avec l'anthropologue Didier Fassin l'idée qu'il est nécessaire de dépasser le dilemme *sociologie critique* (de la domination) vs *sociologie de la critique* (pragmatique) qui s'est installé en France, pour trouver une position d'aller-retour compréhensif :

*En reprenant la métaphore de la caverne, il s'agit ici de montrer que le chercheur en sciences sociales n'est ni au-dehors dans une hautaine radicalité, ni au-dedans au risque d'une compréhension complaisante, mais sur le seuil, là où il est tenu de faire des allers et retours entre le dehors et le dedans*⁸⁹.

C'est sur ce "seuil" que nous avons navigué avec ces militants et de là qu'ont jailli nos principaux questionnements et notre problématique.

Première interrogation : quelle est la trajectoire historique à court et moyen terme dans laquelle s'inscrit cette Union portuaire qui apparaît avec fracas en premières pages de la presse nationale dans les années 2013-2015 ? Est-elle un produit paradoxal de ce néolibéralisme avancé chilien, hérité de la dictature et légitimé en démocratie ou plutôt fille d'une résistance souterraine de l'identité de classe des dockers forgée depuis un siècle et qui ressurgit aujourd'hui par des chemins de traverse ? Comment les processus de modernisation néolibérale et les mises en concession des ports ont-ils impacté le travail des dockers et les formes syndicales ? Pourquoi l'idée même de cette UPCH paraît avoir germé de manière privilégiée dans le Sud du pays, avant de s'étendre de Puerto Montt jusqu'à Arica et serait-elle aussi en retour produit d'expériences, d'apprentissages collectifs et de tâtonnements antérieurs ? Comment est-elle structurée sur le plan interne et quelle est sa place dans le champ syndical général du pays, qui reste fortement atomisé ? De quelle manière tisse-t-elle des liens de type fédératif de port à port, de syndicat à syndicat ; et avec les autres organisations de dockers concurrentes ? Avec quelles limites, discours, pratiques et difficultés, circulations entre corporatismes et affirmations de classe ? Suivant quelles grammaires s'affirment les répertoires d'action

⁸⁹ Didier Fassin, « Une science sociale critique peut-elle être utile ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, N° 09, 2009, 25 novembre 2011, URL : <http://journals.openedition.org/traces/4465>.

déployés dans et hors des enceintes portuaires, les modes de communication vis-vis d'autres acteurs des mouvements sociaux, les demandes et revendications ? Et comment ces dernières sont-elles appréhendées, canalisées voire violemment réprimées par les autorités maritimes et institutionnelles, les entrepreneurs, l'opinion publique ? A l'heure des bilans, et alors que l'UPCH prétend dépasser le cadre légal extrêmement contraignant d'un code du travail hérité de la dictature, quelles ont été les victoires, mais aussi les défaites de ce cycle de mobilisations portuaires ?

Notre objectif est bien de proposer une analyse critique et « processuelle »⁹⁰ de la fabrique d'une conflictualité de travail exceptionnelle qui semble s'inscrire dans la vague des expériences de revitalisation syndicale qu'a connu le pays dernièrement. Nous souhaitons pour ce faire interroger également comment ces dockers mobilisés cherchent à utiliser leur position stratégique dans l'économie néolibérale. La forte densité de cette main d'œuvre dans des territoires bien délimités et qui affichent un lien étroit, culturel et identitaire, avec le reste de la communauté des habitants de ces zones urbaines. Nous chercherons à montrer aussi selon quelles modalités ils *pensent* et *construisent* un *pouvoir syndical*. Nous faisons l'hypothèse que ce syndicalisme en mouvement pourrait être la marque d'une politisation en cours de cette frange des subalternes et des travailleurs chiliens qui affirme, d'une part, des demandes immédiates, corporatives et matérielles, tout en soulevant des questions socio-politiques plus larges, touchant aux héritages autoritaires, au cœur du vivre ensemble, des relations de production et des gouvernementalités néolibérales du "modèle" chilien. Ceci dans un secteur économique dominé par un capital très concentré, où fusionne une poignée de grandes familles de la bourgeoisie locale avec quelques transnationales et dont l'importance interpelle directement l'État chilien, son organisation et ses représentants. Finalement, c'est l'histoire d'une insubordination ouvrière en ce début de XXIème siècle que nous nous voulons décrypter ici.

⁹⁰ Olivier Fillieule, « Propositions pour une analyse processuelle de l'engagement individuel. Post scriptum », *Revue française de science politique*, vol. 51, N° 1, 2001, pp. 199-215.

II) Le monde portuaire chilien et son évolution historique : entre globalisation économique, précarités et solidarités populaires

A/ Sur les traces du mouvement ouvrier. Aux origines du mouvement syndical portuaire (1825-1931)

Historiquement, le système du travail dans les ports chiliens (et la plupart des ports du monde) est structuré autour de deux ensembles de travailleurs distincts. Au Chili, ce sont, d'un côté, les *trabajadores marítimos* et, de l'autre, les *trabajadores portuarios*. Les premiers désignent –jusque dans les années 80- les travailleurs liés au secteur privé, chargés directement du chargement/déchargement des navires, entre le pont et le quai (ou la plage). On y trouve notamment les *estibadores* (débardeurs), ceux qui correspondent à l'image d'Épinal du *docker* dans les imaginaires collectifs. Ils représentent le secteur le plus nombreux et combatif aussi. Ces hommes sont employés de manière intermittente par les compagnies d'armateurs (*compañías navieras*) ou des entreprises *contratistas* de chargement-arrimage-déchargement (*agencia de estiba*). Le travail était réglé par des normes spéciales et par des décrets de la direction du Travail et de la Chambre maritime. Les seconds (*trabajadores portuarios*) sont des employés des ports, espaces progressivement gérés par le pouvoir central étatique en même temps que se consolide la République oligarchique, tout au long du XIX^{ème} siècle. Ils bénéficient de la stabilité de l'emploi et des rémunérations (fixées par décrets) et leur statut était dépendant de celui des employés publics. Comme on le verra, ces distinctions historiques, et les statuts qui les accompagnent, ont été bouleversés par la globalisation néolibérale et la « modernisation » des années 80-90. On parle aujourd'hui au Chili de « travailleurs maritimes portuaires » (*trabajadores marítimos portuarios*), notion qui incorpore des métiers aux statuts divers, issus de ces deux « branches ». Une notion à distinguer bien entendu des marins ou *gente de mar* (et plus encore des pêcheurs professionnels, une

erreur parfois commise par la presse...). Pour la loi chilienne, est travailleur maritime-portuaire :

*Todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos como en los recintos portuarios. Esas funciones y faenas sólo podrán ser realizadas por trabajadores portuarios permanentes, por trabajadores que estén en un convenio de provisión de puestos de trabajo y por trabajadores eventuales*⁹¹.

Nous reviendrons en détail dans le dernier paragraphe de ce chapitre sur les différents métiers qui composent le travail portuaire, son évolution récente et l'identité collective des dockers. Pour des raisons de fluidité du récit, nous utiliserons de manière non différenciée (sauf indication explicite) tout au long de ce travail, la notion de « travailleur portuaire » ou de « travailleur maritime » ou, sous une forme générique, le mot de « dockers » pour désigner l'ensemble de ces travailleurs (même si le cœur du syndicalisme étudié ici est effectivement formé par les débardeurs).

Mais faisons, tout d'abord, un pas en arrière afin d'inscrire cette profession dans sa trajectoire historique, et particulièrement celle de sa construction syndicale. Un premier constat qui frappe à ce sujet : le grand vide historiographique. Pour une contrée qui est régulièrement désignée par ses autorités comme un « pays port » ou une « nation maritime »⁹², très peu d'études monographiques et aucun ouvrage de référence n'existe à ce jour sur l'histoire des travailleurs portuaires ! Plusieurs historiens importants du mouvement ouvrier comme Julio Pinto, Sergio Grez, Gabriel Salazar, Luis Vitale mentionnent néanmoins ces acteurs comme essentiels dans les origines de l'organisation syndicale et populaire du Chili, mais sans vraiment s'y attarder. Ils sont même parfois complètement éludés. Ainsi dans le volume deux de leur histoire contemporaine du Chili

⁹¹ L'incise 3 de l'article 133 du code du travail dispose également que : *"El trabajador portuario, para desempeñar las funciones a que se refiere el inciso primero, deberá efectuar un curso básico de seguridad en faenas portuarias en un Organismo Técnico de Ejecución autorizado por el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo, el que deberá tener los requisitos y la duración que fije el reglamento"* (Bibliothèque du Congrès, URL : <https://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/trabajadores-portuarios>). Voir également : Néstor Valdés Sepúlveda, *Los trabajadores portuarios*, Valparaíso, Memoria de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Católica de Valparaíso, 2000.

⁹² Cf., par exemple : Ministerio de Planificación y Cooperación, *Chile: país puerto del Cono Sur*, Santiago, Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, 1996 et Jorge Martínez Busch, "Chile, Nación Marítima, Potencia Marítima, *Revista de Marina*, avril 1997, URL : <https://revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>.

(une œuvre fondamentale) consacré aux « acteurs, identité et mouvement », Salazar et Pinto ne font pratiquement aucune référence aux organisations des dockers du XIX^{ème} siècle à nos jours...⁹³. Il faut se rendre à l'évidence : les ouvriers et travailleurs des ports sont des « oubliés » de l'histoire, dans un pays qui, pourtant, s'est forgé en partie par les ports et reste dépendant de l'activité portuaire. Nous nous retrouvons donc un peu face au même problème que pour l'analyse du syndicalisme portuaire actuel (mentionné plus haut), les bibliothèques et centres d'archives semblent désespérément vides sur ce sujet.

A force d'insistance, nous avons pu dénicher deux mémoires d'histoire, réalisés respectivement en 1985 et 1993 à l'Université Catholique de Valparaíso⁹⁴. Auxquels on peut rajouter certains travaux d'histoire orale plus récents et des histoires plus générales du mouvement syndical qui donnent des éclairages pour telle ou telle période, ou tel ou tel port. Au regard de l'abondante historiographie portuaire anglo-saxonne, c'est somme toute tout à fait insatisfaisant. Il semble que la centralité des luttes des mineurs du salpêtre, du charbon puis du cuivre ont eu tendance à occulter celles de d'autres acteurs, dont les portuaires. C'est là un enjeu pour la nouvelle génération des historiens à combler au plus vite. Pourtant, les *trabajadores marítimos portuarios* ont bien été présents dès les origines du capitalisme de cette partie du monde, et au cœur du mouvement ouvrier dès le début du XIX^{ème} siècle.

Il est hors de portée de cette recherche d'envisager une histoire détaillée de ces résistances au cours des deux derniers siècles. Nous évoquerons ici quelques dates et étapes marquantes néanmoins, qui tendent à montrer que l'histoire de l'Union portuaire porte sur ses épaules une expérience passée qui vient de loin. Sans pour autant remonter aux premières activités portuaires chiliennes, attestées dans la baie de Valparaíso, autour des années 1530, lorsque débarque Diego de Almagro depuis le Pérou à bord d'une caravelle nommée *Santiagoillos*. C'est avec le début du XIX^{ème} qu'on voit apparaître une véritable activité portuaire, avec la *Ley de Libertad de Comercio* (1811) qui permet l'ouverture progressive des ports de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso,

⁹³ Gabriel Salazar, Julio Pinto, *Historia contemporánea de Chile: Actores, identidad y movimiento*, Santiago, LOM Ediciones, 1999.

⁹⁴ Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1985 et Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1993.

San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt et Punta Arenas. Jusque-là l'activité portuaire du commerce extérieur colonial était concentrée à Valparaíso. Avec la constitution de la première junte de gouvernement en 1810 et l'urgence de consolider le processus d'indépendance, Bernardo O'Higgins promeut l'ouverture de ports (notamment pour pouvoir débarquer des armes). Durant la deuxième moitié du siècle, les compagnies comme la *Pacific Steam Navigation Company* (avec 12 navires vapeur), la *Compañía Sud Americana de Vapores* (con 20 navires vapeur), la *Alemana Kosmos*, la *Gulft Line* et la *W.R. Grace* sont les principales entreprises, la plupart du temps contrôlées par le capitalisme anglais, qui opèrent sur les côtes chiliennes⁹⁵. Les conditions de travail sont exténuantes, basées sur la force physique « brute » et, le tout, dans un contexte de précarité et d'insécurité totale. Ces hommes sont alors *jornaleros* et *lancheros*. Les *jornaleros* ou *cargadores*, ancêtres des débardeurs actuels, doivent charger et décharger toutes les marchandises à dos d'homme et à coup de pelle. La plupart du temps en l'absence de quais, ils doivent réaliser ces tâches exténuantes depuis la plage et de grandes barques (*lanchas*) :

*cargar y transportar a pulso los bultos desde las lanchas hasta la playa o la aduana y, luego, reembarcarla. Su figura sumergida hasta la cintura en la cimbreada marea costera, portando diversos tipos de carga era todo un símbolo de la actividad en la bahía*⁹⁶.

Quant aux *lancheros*⁹⁷ (métier aujourd'hui disparu), ils courent le risque permanent de souffrir un accident et de terminer par le fond avec leur chargement. Les travailleurs maritimes sont payés à la tâche ou à la journée (*jornaleros*), véritables corvéables à merci et quasi-esclaves des armateurs, payés une misère, vivants dans des logements insalubres. Une situation qui se poursuit jusque dans les années trente du vingtième siècle. Ainsi, dans un port comme celui de San Antonio qui prend vie au début du vingtième siècle, les conditions de travail au tournant des années 20 restent effroyables :

⁹⁵ Dolores Mujica, *¡Cargar! ¡Descargar! ¡Estibar! Breve historia de los trabajadores marítimo-portuarios durante el primer cuarto del siglo XX*, Santiago, Museo Obrero Luis Emilio Recabarren, 2005, p. 4.

⁹⁶ Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, Valparaíso, Talleres Libra, 2012, p. 13 (disponible sur : www.academia.edu/11671974/Estiba_y_Desestiba_Trabajo_y_Relatos_del_Valpara%C3%ADso_que_fue_1938-1981).

⁹⁷ Voir le lexique, pages 9 et 10.

Estos primeros trabajadores marítimos portuarios contaban con escasa instrucción y eran muy adictos al consumo de alcohol. El tipo de trabajo que realizaban era “embrutecedor”, debido a la falta de adelanto tecnológico. Por lo anterior, los trabajadores debían realizar grandes esfuerzos físicos diariamente y por muchas horas, debido a la exigencia, muchas veces abusivas por parte del capataz. Considerando que la mayor parte del trabajo se realizaba en base al esfuerzo físico, había mucha demanda por mano de obra. Fueron miles los trabajadores que laboraron en el puerto durante aquella época y en las siguientes cinco décadas. La mayoría era originario de zonas rurales del interior y que jamás en su vida había tenido contacto con el mar⁹⁸.

Pourtant, assez rapidement, ces travailleurs trouvent les chemins de la résistance et de l'action collective. En 1825, une première grève éclate à Valparaíso. Les travailleurs maritimes-portuaires s'organisent, tout d'abord selon les métiers, sur une base corporatiste et artisanale, en *gremios* contrôlés par l'État : le *Gremio de Jornaleros y Lanjeros* naît dès 1837 à Valparaíso (il se divise ensuite en deux, en 1851). Il est intéressant de noter que ce type d'organisation est précisément destiné à réguler au mieux l'accès au métier et à exercer un monopole sur la répartition du travail afin de le distribuer au mieux. Peu à peu, la physionomie des ports et du travail portuaire change. En parallèle, l'État -aux mains des élites libérales et conservatrices- investit davantage cet espace, avec (entre autres) l'installation du système de douanes. Les normes s'installent, les corporations s'enracinent⁹⁹.

⁹⁸ Agrupación social Raíces del Puerto, *Raíces del puerto de San Antonio*, San Antonio, 2012, p. 48.

⁹⁹ Pour une analyse centrée sur Valparaíso, consulter : S. K. Schmutzer (y otros), *Valparaíso. Sociedad y Económica en el siglo XIX*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2000. Voir aussi : Sergio Grez, *De la regeneración del pueblo a la Huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago, RIL, 2007.

Photo 1. Travail des dockers sur le quai du port Valparaíso - 1900



Source : photo de Harry Grant Olds, collection Museo Histórico Nacional.

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, les grèves d'*estibadores* et de *lancheros* se multiplient : ainsi, à Iquique, Pisagua, Arica, Antofagasta (Playa Ancha) dans les années 1888-1890. En mai 1888, les *lancheros* de Valparaíso exigent des augmentations de tarif et occupent le port. Les résultats sont maigres, mais le niveau de conscience et d'organisation croît. A chaque fois, la répression est terrible et les meneurs emprisonnés ou bastonnés. Ces premières formes « protosyndicales » débouchent sur la grande grève du port d'Iquique en juillet 1890, où les *lancheros* protestent contre la « vie chère », exigent une meilleure rémunération et que celle-ci soit désormais en monnaie (et non plus avec des « *fichas* »). Peu à peu, c'est tout le port qui se met en grève, puis de nombreux autres métiers et ouvriers de la ville (*panaderos, salitreros, mecánicos, etc.*). Ceci, malgré la répression dirigée par l'intendant. Des « agitateurs » anarchistes et socialistes occupent les places, parcourent les ports, haranguent la foule et, progressivement, tous les ports du grand Nord sont en proie à la fièvre de la mobilisation. Puis, d'autres villes également : la première grande grève nationale du Chili est née. Selon l'historien Hernán Ramírez Necochea, il s'agit d'un processus extrêmement puissant qui irradie tout au long des côtes chiliennes :

Se iniciaron en la ciudad de Iquique y como un reguero se extendieron a toda la provincia de Tarapacá y Antofagasta; tumultuosas repercusiones alcanzaron en la ciudad de Valparaíso, y también algunas -más débiles- en Viña del Mar, Santiago, Quillota, Los Andes, Talca, Concepción, Lota y Coronel¹⁰⁰.

Avec le vingtième siècle, commence une époque d'intense lutte de classes. C'est aussi pour les portuaires la fin de l'ère artisanale et des *gremios*, régulés par l'État. La « société salariale » et sa question sociale émergent¹⁰¹. Le développement du capitalisme portuaire fait que ce sont désormais des *empresas contratistas* qui sont chargées de recruter des hommes pour répondre à la demande. Les conflits se multiplient aussi.

L'épisode le plus connu est sans nul doute la grande grève de Valparaíso en 1903 : un évènement qui a fait l'objet de nombreuses publications¹⁰². Elle dure 27 jours, entre avril et mai, et mobilise plus de 4000 travailleurs. Le soulèvement part des demandes de débardeurs de la *Pacific Steam Navigation Company*, qui réclament une baisse des heures de travail de 12 à 10 heures /jour et des augmentations de tarifs. Mais cette mobilisation s'élargit et se politise rapidement, particulièrement sous l'influence de leaders anarchistes ou communistes libertaires, comme l'ouvrier mécanicien Magno Espinoza¹⁰³. A la mi-mai, la répression fait plusieurs dizaines de morts. Les dockers en lutte et des « *rompe-huelgas* » s'affrontent plusieurs jours dans le port. Le siège de la *Compañía Sudamericana de Vapores* est incendié et depuis local du *Mercurio de Valparaíso*, on tire à balles réelles sur la foule en colère.

El día 11 ante las amenazas de represión, con militares y marines apostados en el puerto, todo el pueblo pobre de Valparaíso bajó de los cerros hacia el puerto en señal de solidaridad con los huelguistas. Trabajadores de las fábricas, talleres y otras faenas. Pobladores. Mujeres. Niños. 12. 13 de Mayo. Una enorme poblada invade la ciudad. El clima se tensiona. Militares, autoridades y marines de una parte. Obreros,

¹⁰⁰ Hernán Ramírez Necochea, *Historia del movimiento obrero. Siglo XIX*, Santiago, Editorial Austral, 1955, chapitre 8 (disponible en ligne : <http://www.blest.eu/biblio/necochea/cap8.html>).

¹⁰¹ Juan Carlos Yáñez, *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial (1907-1932)*, Santiago, RIL Editores, 2008.

¹⁰² Voir notamment : Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2007 et Jorge Iturriaga, *La huelga de los trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903 y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile*, Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica, Santiago, 1997.

¹⁰³ Sergio Grez Toso, *Magno Espinoza. La pasión por el Comunismo Libertario*, Santiago, Editorial USACH, 2012.

*portuarios, gente del mar, pobladores, mujeres y niños de otra. Arremete la caballería. Caos. Pánico. Los comercios cierran sus puertas. Barricadas. Policías heridos. Turbas. Balas. Huelguistas heridos. La cuestión obrera envuelta en llamas*¹⁰⁴.

Photo N 2. Meeting ouvrier avenue Brésil lors de la grève de Valparaiso en 1903



Source : Memoria Chilena, Colección: Biblioteca Nacional de Chile.

Face aux niveaux de violence et d'action directe, la bourgeoisie du port est horrifiée. Le gouvernement envoie six régiments qui poursuivent la répression durant plusieurs jours.

Cet épisode majeur des luttes portuaires des débuts du siècle confirme une forte influence du mouvement anarcho-syndicaliste. On sait que les anarchistes ont été très actifs dans la constitution du mouvement mutualiste (*sociedades de socorro mutuo*), puis des « sociétés de résistance » (*sociedades de resistencia*) et des « mancomunales »¹⁰⁵. Aux origines des sociétés de résistances, dès 1897-1900, se nichent la déception envers les

¹⁰⁴ Dolores Mujica, *¡Cargar! ¡Descargar! ¡Estibar!*, op. cit., p. 7.

¹⁰⁵ Cf. Humberto Valenzuela, *Historia del movimiento obrero*, Santiago, POR, 1972 (disponible en ligne : <http://mundoobrero.cl/historiadelmovimientooobrerochileno.pdf>) et Jorge Rojas F., *Los trabajadores chilenos. Desde la Colonia hasta 1973*, Santiago, Documento ICAL, 1995 (disponible en ligne : www.archivochile.com/Mov_sociales/Doc_gen/MSdocgen0012.pdf).

limites du mouvement mutualiste, la défiance envers l'ordre établi, l'appel à lutter frontalement contre l'État et le patronat pour arracher des conquêtes économiques. Ce mouvement est notamment animé par des travailleurs portuaires.

La Unión de Tripulantes de Vapores fundada en Valparaíso en 1901, con Ignacio Mora y Luis Pardo a la cabeza, fue la primera sociedad de resistencia del sector. En mayo de 1907 se fundó también en el puerto la Sociedad de Estibadores y Gente de Mar que será protagonista del movimiento social porteño en la siguiente década. De ahí en más, este tipo de organismos se popularizó y otros sectores políticos lo adoptaron también. [...] La capacidad de irradiación del modelo orgánico de las sociedades de resistencia y la propia impronta libertaria en su interior tuvo varios periodos de auge. De hecho la mayoría de los sindicatos de resistencia de estibadores, jornaleros y lancheros de Valparaíso e Iquique, entre 1915 y 1927, fueron obra de los anarcosindicalistas¹⁰⁶.

C'est aussi en 1900, que l'anarchiste Abdón Díaz et ses camarades du *Gremio de Lancheros* et de la *Sociedad mutualista Gran Unión Marítima* du port d'Iquique, forment la *Gran Combinación Mancomunal Obrera*. Il s'agit de la première *mancomunal* de l'histoire du Chili, une forme d'organisation originale. Les *mancomunales* se développent, par la suite, dans tout le pays, défendant l'organisation territoriale et indépendante de la classe ouvrière, sur une base fédérative et d'indépendance de classe. Bien qu'elles déclinent par la suite, notamment dans le sillage du grand massacre ouvrier d'Iquique en 1907, on sait qu'elles ont allumé la mèche de la révolte populaire, avec une conception sociopolitique radicale du syndicalisme. Elles réunissent plusieurs milliers de travailleurs dans tout le pays et sont objet d'une lutte d'influence âpre entre les courants libertaires et ceux organisés autour d'une des figures historiques du mouvement ouvrier, Luis Emilio Recabarren, fondateur du *Partido obrero socialista* (POS) en 1912 (puis du Parti communiste). Cette impulsion initiale donne ensuite naissance à la *Federación Obrera de Chile* (la FOCH / 1909-1936), première grande centrale syndicale du pays, présidée par Recabarren à ses débuts.

¹⁰⁶ Víctor Muñoz C., *Sin Dios, ni patrones. Historia, diversidad y conflictos del anarquismo en la región chilena (1890-1990)*, Valparaíso, Ediciones Mar y Tierra, 2013, pp. 142-143.

On retrouve une influence libertaire dans d'autres luttes portuaires de la période¹⁰⁷. Citons par exemple, ce qui est resté dans l'histoire sous le nom de la « *huelga del mono* ». Soit, un intense mouvement de résistance au « portrait forcé » : une photographie (« *mono* » en chilien populaire) et un carnet d'identification exigés par le ministère de l'Industrie et des Ouvrages Publics, initialement pour les opérateurs du rail du port de Valparaiso. Il s'agit de contrôler au plus près la main d'œuvre. Les ouvriers perçoivent cela comme une atteinte à leur dignité. A cela, s'ajoute la crainte –fondée– d'un fichage et de la consolidation des « listes noires » empêchant l'entrée des « agitateurs » dans les ports. Ce sont plus de 15.000 travailleurs qui entrent finalement en grève, tout le port de « Valpo » est bloqué. Si, en 1913, cette lutte arrive à repousser temporairement ce portrait obligatoire, il réapparaît en 1917 avec de nouveau une immense mobilisation, finalement mise en échec. Néanmoins, cette protestation d'ampleur participe de l'organisation croissante de l'univers portuaire :

El rechazó a la fotografía dio lugar al estallido de una huelga que paralizó la totalidad de los puertos del litoral, aunque el hecho puntual que motivó su declaración estuvo representado por dicha medida, el conflicto derivó rápidamente hacia demandas globales que impulsaron un creciente d unificación nacional de organizaciones marítimas, el que cristalizó en la convocatoria al Primer Congreso Marítimo, celebrado los días 20 a 23 de Julio 1917¹⁰⁸.

Lors de ce congrès historique convergent une grande variété de collectifs de travailleurs : *gremios, uniones, sindicatos et sociedades de resistencia*, dans un champ syndical non encore réglementé et légalisé. Parmi les revendications, apparaît déjà un appel à « *fundar una organización de los obreros marítimos de todo Chile con el nombre de Federación Marítima del Litoral Chileno* ». Une volonté unitaire et fédérative qui continue d'animer les dockers, un siècle plus tard, comme on le verra dans les chapitres suivants. Le congrès de 1917 explique la naissance, en 1921, de la *Federación Marítima*, première grande organisation nationale légale du syndicalisme chilien. A ses débuts, l'influence anarcho-syndicaliste y est hégémonique.

¹⁰⁷ Cf. Sergio Grez, *Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de la "idea" en Chile 1893-1915*, Santiago, Ediciones Lom, 2007 et Luis Vitale, *Genesis y origenes del movimiento obrero*, Caracas, UCV Ed., 1979.

¹⁰⁸ Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, «La "huelga de la foto" y la Convocatoria al Primer Congreso Marítimo» in *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, op. cit.

Parmi les leaders de ce courant se trouve particulièrement l'anarchiste Juan Onofre Chamorro, dont le rôle et la légitimité dans le plus grand port du pays sont incontestés. Il est la bête noire du patronat et de l'État. Jusque dans les années 30, il est capable de mobiliser de grandes masses de dockers de Valparaíso derrière lui¹⁰⁹. Onofre Chamorro (militant issu des rangs du Parti démocrate) participe ainsi à la fondation de la *Federación Obrera Regional Chilena*, puis est un des dirigeants de la section chilienne des *Industrial Workers of the World* (IWW), fondée à Santiago en 1919. La section se déclare « révolutionnaire » et prête à s'opposer à l'État comme aux capitalistes. Elle refuse toute négociation avec les institutions de la République (à la différence de la FOCH) et affirme avoir comme moyens d'action « *la huelga, la huelga parcial, el boicot y el sabotaje* » pour faire avancer ses revendications. Un des bastions des *Wobblies* chiliens sont précisément les ports, avec une influence à Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio, Concepción et Corral. Ce secteur libertaire portuaire a été l'objet d'une grande préoccupation de la part des forces de police et l'objet d'une répression systématique, dont plusieurs montages policiers. Ainsi, en 1921, Onofre Chamorro est emprisonné suite à la découverte dans le local syndical de Valparaíso de dynamite. Il est libéré par la suite sous pression de mobilisations ouvrières, et l'opération policière est révélée devant les tribunaux. Ces syndicalistes sont de plus très actifs dans l'animation de revues et journaux, dont *Mar y Tierra* (Valparaíso, 1911, 1917-1921, 1933), *La Voz del Mar* (Valparaíso, 1920, 1924-1927), *La Voz del Tripulante* (Valparaíso, 1934)¹¹⁰.

Les libertaires participent aussi de la construction -sans qu'ils en soient pour autant à l'origine- d'un élément clef du pouvoir syndical portuaire, et ce jusqu'à nos jours (bien qu'avec des logiques souvent contradictoires) : la constitution de bourses de travail, sous contrôle syndical, destinées à éliminer les intermédiaires. En effet, avec le passage d'une activité portuaire de type artisanal, issue des temps de la colonie à un système portuaire sous la coupe du capitalisme minier du Nord et de la bourgeoisie marchande de Valparaíso, les travailleurs portuaires entrent dans l'ère de l'intermittence (*eventualidad*). L'une des luttes des syndicats naissants est de réussir à réguler cette intermittence *eux-mêmes*, sans devoir dépendre d'entreprises *contratistas* qui prélèvent grassement leur

¹⁰⁹ Eduardo Andrés Godoy S., *La huelga del mono: los anarquistas y las movilizaciones contra el retrato obligatorio* (Valparaíso, 1913), Santiago, Quimantu, 2014.

¹¹⁰ Víctor Muñoz C., *Sin Dios, ni patrones. Historia, diversidad y conflictos del anarquismo en la región chilena (1890-1990)*, op. cit., pp. 143-144 et Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, "Los Gremios Marítimos y la I.W.W" in *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, op. cit.

dîme. L'idée est également de pouvoir effectuer une distribution plus égalitaire et rotative entre les travailleurs concernés, en fonction des arrivées et départs des navires et du nombre de bras disponibles. La littérature internationale montre qu'il s'agit d'un conflit latent qui traverse l'histoire portuaire mondiale (nous y revenons dans ce chapitre). Au Chili, cette question fondamentale passe par deux éléments complémentaires. D'une part, avec l'instauration d'un système de *redondilla*, c'est-à-dire un système rotatif de tours de travail grâce auquel les inscrits -organisés en *cuadrilla* (groupe d'hommes de plusieurs métiers)- sont appelés à travailler successivement. Ce système assure la répartition du travail entre tous et contourne le pouvoir discrétionnaire des contremaitres (*capataces*) des *contratistas*. Et, d'autre part, avec la nomination (*nombrada*) qui désigne *qui* a le contrôle sur la *redondilla* et, de ce fait, sur la force de travail. Les travaux récents de Camilo Santibáñez montrent que la plupart des historiens qui ont abordé ces questions pour expliquer l'intensité du cycle protestataire des années 20, ont parfois confondu plusieurs plans, tout en ne donnant pas sa juste mesure à cette lutte pour le contrôle de la *contratación*¹¹¹.

Ainsi, dès le début du siècle, nombre de revendications incorporent une demande pressante des *estibadores*, *lancheros* ou *tripulantes* pour la mise en place « d'offices » du travail sur lesquels les syndicats et les *mancomunales* auraient un droit de regard ou même un monopole. Une revendication dénoncée comme inacceptable par les compagnies, et même comme « système despotique et anarchique » (*El Nacional*, 1923). Il s'agit pourtant d'un point de friction essentiel des mobilisations. On le retrouve lors du premier congrès maritime ou même lors de la grève de Valparaíso de 1903. Il est aussi dans les discours de la I.W.W qui appelle, en 1921, à « abolir el sistema de contrato y especialmente los contratistas en las faenas marítimas ». Néanmoins, cette arme peut être à usages multiples. En novembre 1916, à Iquique, après une grande grève, la *redondilla* est finalement mise en place, mais sous le contrôle strict de la *Gobernación Marítima*. Ce procédé est donc utilisé, dans ce cas, pour contenir et canaliser le mécontentement ouvrier croissant, tout en négociant avec organisations ouvrières et commerçantes du port. Dans les années suivantes, alors que la crise du salpêtre explose et que les grèves s'enflamment de plus belle, des *redondillas* (par ordre alphabétique) sont obtenues –grâce

¹¹¹ Camilo Santibáñez Rebolledo, "Los trabajadores portuarios chilenos y la experiencia de la eventualidad: Los conflictos por la redondilla en los muelles salitreros (1916-1923)", *Historia*, vol. 2, N° 50, julio-diciembre 2017, pp. 699-728 et *Huelgas y lockouts portuarios por la redondilla: Los conflictos por el control de la contratación en los muelles chilenos (1916-1923)*, Tesis para optar al grado de Magíster en Historia por la Universidad de Santiago de Chile, 2017.

à la mobilisation - à Antofagasta (1919) et Iquique (1920), remettant en cause le pouvoir des intermédiaires *contratistas*. Là aussi, la *nombrada* reste sous contrôle de la *Gobernación*. Les autorités du grand Nord et les compagnies de salpêtre se montrent de plus en plus préoccupées par la politisation croissante de la classe ouvrière, et par la pénétration du POS de Recabarren jusque dans le port d'Iquique. En 1918-1919 ont lieu plusieurs marches de la faim et la *Asamblea Obrera de la Alimentación Nacional* (AOAN), convoquée par le POS et la FOCH, est considérée par nombre d'historiens comme un précédent important de « pouvoir populaire ». En 1922, est fondé le Parti communiste. Les projets de réformes sociales et les discours populistes du lion de Tarapaca » (le président Alessandri) ne paraissent pas être capables d'endiguer cette « vague rouge »¹¹².

Peter DeShazo a montré que l'hiver 1921 correspond à une offensive coordonnée des capitalistes pour revenir sur les nombreux acquis ouvriers de la période de grèves multisectorielles 1917-1920. L'objectif est aussi de fragiliser le pouvoir des anarcho-syndicalistes, contrecarrer l'influence du POS et rétablir le taux de profit en utilisant à bon escient la pression du chômage galopant et de la famine¹¹³. Les commerçants portuaires organisent une attaque en règle contre la *redondilla*, qui menace leur liberté de choisir la main d'œuvre et risque de renforcer encore un peu plus les secteurs combatifs du mouvement syndical. Cela passe par de violents et répétés *lockouts* patronaux et des blocages. La bourgeoisie commerçante *naviera* affame les dockers et leurs familles, détruit les solidarités ouvrières, ce qui débouche finalement sur la dérogation de la *redondilla*, malgré les engagements contraires du président Alessandri. A Iquique, les ouvriers avaient tant bien que mal réussi à maintenir ce système. En 1923, éclate une des plus longues grèves portuaires de la période (80 jours), avec élection de délégués et comités de grève, pour essayer de défendre la *redondilla*. Après une répression sanglante, elle est abolie par décret présidentiel, au grand dam des syndicats. L'I.W.W sort de ces années de luttes et de répression très affaiblie. En parallèle, les positions de la Fédération Maritime et de la FOCH, plus ouvertes à la négociation avec l'État et les institutions, se renforcent, au détriment des options libertaires. Commence alors le temps des conquêtes syndicales légales, mais partielles, et d'un syndicalisme de plus en plus intégré et corporatiste pour les organisations portuaires.

¹¹² Cf. Julio Pinto, Verónica Valdivia, *¿Revolución proletaria o Querida Chusma? Socialismo y Alesandrismo en la Pugna por la Politización Pampina (1911-1932)*, Santiago, LOM ediciones, 2001.

¹¹³ Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, op. cit.

B/ Du syndicalisme portuaire intégré au néolibéralisme avancé : autoritarisme, « modernisation » portuaire et corporatismes syndicaux (1931-2000)

Ce tournant est renforcé par la transformation de l'État chilien, avec les lois sociales d'Alessandri en 1924 et, surtout, l'avènement, à fin des années 30, de « l'État de Compromis », pacte entre les classes dominantes et une partie du mouvement ouvrier organisé (mais excluant paysans et *pobladores*). Cette période de transition scelle le sort de l'époque « héroïque » du « syndicalisme libre », si l'on suit la lecture qu'en fait le militant et ouvrier-historien Humberto Valenzuela. Le moment clef de cette césure est, selon lui, celui de la dictature d'Ibáñez (1927-1931) :

El sindicalismo legal no logra implementarse hasta 1929. Para ello fué necesario que la tiranía Ibañista desencadenara una abierta represión en contra de los sindicatos libres a partir de 1927. Dos años de represión del movimiento sindical libre terminó por aplastar a dichas organizaciones y los obreros, muchos de ellos atemorizados, se incorporaron a las filas de los sindicatos legales. Después de la caída de Ibañez, los sindicatos legales tomaron gran auge. [...] El movimiento reivindicacionista es encauzado por los canales del legalismo, y los obreros son enredados en la maraña legal. La tónica de la lucha ya no está dada por los grandes movimientos masivos¹¹⁴.

Cette légalisation syndicale déplace progressivement ce qu'il restait de l'époque des sociétés mutuelles ou de résistance. En 1928, est fondé à Valparaíso le *Sindicato de Jornaleros Marítimos y Ramos Similares de Valparaíso*, une organisation qui est à l'origine du mouvement syndical « moderne » dans ce port.

Un nouveau « compromis » de classe s'installe. Il est organisé autour d'accords entre le mouvement syndical et le patronat, stimulés par les bons auspices de l'État et par la crainte d'une radicalisation des revendications ouvrières. Cela se traduit par la promulgation du code du travail de 1931, et par la création en 1936 de la *Confederación de Trabajadores de Chile* (CTCh), qui remplace la FOCH de Recabarren. Le processus se confirme lors des Fronts populaires (1936-1941), qui voient l'ascension politique du Parti communiste et du Parti socialiste (fondé en 1933), sous la direction du président radical

¹¹⁴ Humberto Valenzuela, *Historia del movimiento obrero*, op. cit.

Pedro Aguirre Cerda. Les organisations ouvrières gagnent une influence sans précédent au niveau de l'État et du parlement¹¹⁵. Dans un contexte de crise mondiale (suite au « Jeudi noir » de 1929) débute l'ère dite d'industrialisation par substitution d'importations et de « *desarrollo hacia dentro* » qui transforme de manière substantielle la place de l'État au sein de l'économie capitaliste. Une dynamique qui touche toute l'Amérique du Sud. La puissance publique est désormais chargée de favoriser le développement. Cela passe par la création de la CORFO (*Corporación de Fomento de la Producción*) en 1939 et par un ensemble de mesures de planification et modernisation de l'appareil de production. Les activités des entreprises étrangères sont contrôlées strictement et les impôts renforcés. Des réformes sont prises également dans le domaine de l'éducation, la santé, le logement, alors que la situation de la majorité de la population reste catastrophique en termes de pauvreté, alphabétisation, accès à la santé, etc. Désormais, l'État est aussi un intermédiaire dans la régulation du conflit capital-travail. Les espaces de discussions et revendications syndicales sont fortement institutionnalisés, en même temps que le pays connaît une première phase de démocratisation sociale et politique relative (1938-1947), suivie d'une décennie de régression démocratique (1947-1958).

Cet « État de compromis » et ces essais d'intégration institutionnelle relative du syndicalisme, comme des partis de gauche, perdurent néanmoins jusqu'au coup d'État de 1973. Mais, d'une manière non linéaire, car pleine des soubresauts que signifient une politisation croissante des secteurs subalternes, une réorganisation des classes dominantes (entre secteurs *latifundistas* et ceux de la bourgeoisie industrielle et commerciale) et l'apparition des couches moyennes à partir des années 40-50. La période 1964-1973 et, particulièrement, celle de la « voie chilienne au socialisme » durant le gouvernement Allende représente le moment de rupture de ces équilibres sociopolitiques instables¹¹⁶.

Pour ce qui est du syndicalisme maritime-portuaire, il accompagne ce processus, mais d'une manière exacerbée sous plusieurs aspects, et suivant une chronologie qui lui est propre. En 1940, la DIRECTMAR rend obligatoire l'affiliation des dockers à des syndicats *légaux*. Les différentes entités collectives existantes doivent se légaliser ou sinon leurs membres sont mis en demeure de créer des organisations *ex-nihilo*, en suivant

¹¹⁵ Mario Garcés, *El movimiento obrero y el Frente popular*, Santiago, Lom Ediciones, 2018.

¹¹⁶ Tomás Moulian, *Contradicciones del desarrollo político chileno (1920-1980)*, Santiago, Lom ediciones, 2009.

le cadre du code du travail. Une nouvelle législation qui possède une orientation à la fois contraignante et paternaliste. En fait, depuis le milieu des années 30, l'accès et le travail dans les ports est de plus en plus régulé par l'État, via un système de certification. Cette autorisation officielle - la *matrícula* - va devenir un des éléments les plus caractéristiques du labeur des dockers, jusqu'au début des années 80. Le système est généralisé et rendu obligatoire par un décret du ministère du Travail de mars 1966. Il est typique du monde portuaire et constitutif des relations de travail de cet univers dans de nombreux pays durant ces mêmes décennies, en France par exemple¹¹⁷.

Les *matrículas* sont des certificats d'inscription attribués par DIRECTMAR qui autorisent, de manière *exclusive*, son détenteur à travailler dans les ports chiliens. Elle est également indispensable pour intégrer un syndicat portuaire. Elle permet d'établir une régulation stricte de la main d'œuvre, sur la base d'une négociation annuelle entre représentants des syndicats de chaque port, les entreprises d'armateurs et l'autorité maritime. Cette dernière au travers de bureaux de l'emploi portuaire (*Oficina de contratación*) délivre les certificats et fixe, après négociation tripartite, la *nomina*, c'est-à-dire la liste des ouvriers autorisés à réaliser des tâches dans l'enceinte portuaire, sur la base d'une projection des besoins (modifiable en cours d'année). Le critère pour sélectionner un nouveau certifié est l'ancienneté sur la liste d'attente des suppléants et la situation économique du postulant. En cas de décès d'un titulaire, la place est proposée en priorité à son fils ou à un membre de sa famille. De véritables dynasties ouvrières maritimo-portuaires se perpétuent ainsi. Si la demande de travail excède la *nomina* des titulaires et des suppléants, on fait alors appel à une seconde liste d'attente, celle des « *pincheros* »¹¹⁸.

Los obreros matriculados recibían una libreta foliada, de color café, en la cual consta su filiación y tenía adherida una fotografía que acreditaba la identidad del portador. La parte patronal estaba constituida por un empresario naviero o armador, según fuese el caso. Estos particulares debían concertar los contratos de faenas de manera directa con el sindicato, para lo cual, los directores de estos últimos les hacían entrega de la Tarifa, la que había sido previamente discutida y aprobada por todos

¹¹⁷ Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIX-XXe siècles », *Genèses*, N° 42, 2001, pp. 5-25, URL : <https://www.cairn.info/revue-geneses-2001-1-page-5.htm>.

¹¹⁸ Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar*, op. cit., pp. 5-10 (voir aussi le décret-loi du 22 février 1966, reproduit en intégralement dans le travail de Herrera, Iglesias et Lira, pp. 176-185).

*los socios activos. La Matrícula, de este modo, se convertía en uno de los elementos más característicos de la actividad marítimo-portuaria. Por su carácter, investía a su poseedor de un privilegio indiscutido para ser incluido en las nóminas o cuadrillas de trabajadores*¹¹⁹.

Par ce procédé, les syndicats commencent à posséder un monopole sur le droit de travailler dans les ports, et ressurgit aussi le système de *redondilla*, officialisé par décret en 1967. Les armateurs et *agentes de naves* ont désormais l'obligation légale de recourir aux syndicats pour obtenir du personnel dument certifié (*matriculado*). De manière quotidienne, ces derniers doivent *nommer* lequel de leurs membres part travailler en fonction de la demande. Selon la loi, la sollicitude émane d'un fonctionnaire du port, le *jefe de Bahía*, qui est en contact avec les entreprises. Et, c'est un inspecteur du Travail qui doit effectuer la nomination (*nombrada*) des dockers certifiés. Pourtant, dans les faits, ces fonctionnaires ne font que signer l'acte de nomination, tâche qui est laissée dans les mains des syndicats, plus au fait du terrain et des hommes disponibles. Étant donné que depuis la grande crise de 1930, le nombre de dockers à la recherche d'emploi (et ensuite de dockers certifiés) excède très largement la demande de main d'œuvre, le système de rotation de la *redondilla* apparaît comme le plus adapté pour réguler une attribution jusque-là chaotique des tours de travail.

Les organisations commencent aussi à s'organiser en fédérations, particulièrement à Valparaiso autour du *Sindicato Profesional de Obreros Marítimos de Valparaíso* (ensuite devenu *Sindicato Profesional de Estibadores y Desestibadores Marítimos*), mais aussi dans le Nord autour de l'enclave minière de cuivre. En 1943, naît la *Confederación Marítima de Chile* (COMACH). Cette confédération regroupe, peu à peu, la plupart des ouvriers maritimes et leurs fédérations syndicales, soit jusqu'à environ 30.000 membres le long du littoral chilien. La COMACH –sous hégémonie du syndicat des dockers de Valparaiso– devient un acteur incontournable, capable de négocier des tarifs au plan national avec la Chambre maritime et l'État, tout affirmant une orientation toujours plus *économiciste*,

¹¹⁹ Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, "Los Sindicatos Marítimos y sus prerrogativas" in *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, op. cit.

corporatiste et de « partenariat social ». Une série de lois vient confirmer ce pouvoir de négociation tripartite pour l'ensemble du secteur (en 1953, 1962, 1968)¹²⁰.

Cette mue intégratrice du syndicalisme portuaire est couronnée par une réforme d'ampleur qui prend son envol durant le second gouvernement Ibáñez (1952-1958). Ce dernier ardent défenseur d'une vision corporatiste des relations sociales adhère aussi au projet de création d'une grande entreprise nationale des ports. Cette décision stratégique correspond, initialement, aux recommandations de la mission économique étasunienne « Klein-Sacks », chargée de conseiller la présidence, alors que le Chili a confirmé son alliance sous l'aile de la grande puissance du Nord depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. La réorganisation et amélioration des services portuaires est destinée à dynamiser l'ouverture commerciale du pays et contribuer à faire baisser l'inflation, en hausse depuis 1954. Mais à la différence de la proposition Klein-Sacks, c'est pour une entreprise nationale publique, et sous tutelle étatique, que se prononce le gouvernement, suite à un intense débat parlementaire et médiatique en faveur de la défense de la souveraineté nationale¹²¹. Centrés sur leurs demandes immédiates, les syndicats ne semblent pas s'être prononcés sur le caractère public ou privé de la nouvelle entité. S'ils organisent plusieurs mobilisations en 1958, c'est surtout pour avoir l'assurance qu'ils seront entendus par Ibáñez sur leurs revendications spécifiques. EMPORCHI (*Empresa Portuaria de Chile*) est créée en 1960, par le décret-loi N° 290, qui lui assure l'exclusivité de l'administration, manipulation, transfert et stockage des charges entre les navires et les quais des dix principaux ports nationaux : Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano/San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco et Punta Arenas. Ces ports concentrent 80% de l'activité du secteur. L'État planificateur devient État portuaire dans une conception unitaire du littoral national. Toutes les activités d'administration et de maintenance des ports sont assurées par des travailleurs du service public. Cependant, les tâches de charge/décharge depuis les navires vers le quai, ou vice-versa, et d'arrimage, sont toujours réalisées par des dockers, qui restent employés de manière intermittente par les armateurs ou leurs représentants.

¹²⁰ Cf. Jan Svejnar et Katherine Terrell, "Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile", *Estudios de Economía*, vol. 20, 1993, pp. 121-122. Les métiers représentés par la COMACH sont : *empleados de bahía, estibadores, marineros auxiliares, embaladores y cuidadores*.

¹²¹ Cf. un exposé détaillé de ces débats dans : Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., pp. 26-29.

De fait, le monopole syndical sur la main d'œuvre et la *nombrada* se consolident avec ce nouveau système public. Cela est accompagné d'une série de pratiques ouvrières dénoncées comme abusives par la Chambre maritime, et une partie des dockers. Les travailleurs certifiés bénéficiaient de revenus importants, mais d'horaires ou conditions de travail difficiles. Certains d'être eux « louent » alors, ponctuellement, leur tour de travail pour la moitié de leur salaire aux *pincheros*. Et parfois, ces « *medio pollo* » sous-louaient parfois à leur tour à une tierce personne (« *cuarto de pollo* ») pour un quart du salaire du titulaire...¹²² Certains analystes y voient un effet néfaste d'une situation de contrôle restreint de la main d'œuvre dans un contexte où celle-ci est abondante et sous-employée. Ces pratiques sont, par la suite, largement montrées en exemple pour justifier l'impérieuse nécessité d'une libéralisation du secteur, dans les années 1980-2000¹²³. Et si l'ampleur du phénomène est-elle exagérée, elle alimente la « légende noire » du syndicalisme maritimo-portuaire jusqu'à nos jours ¹²⁴.

A partir de la fin des années 50, la COMACH (et de nombreux syndicats de dockers) passent sous la coupe de dirigeants forgés au sein de cette culture syndicale presque exclusivement corporatiste, et souvent clientéliste¹²⁵, voire ouvertement conservatrice. Le personnage qui incarne par excellence cette posture, à mille lieux des tendances libertaires des origines du mouvement ouvrier, est Wenceslao Moreno. Ce jeune docker connaît une ascension fulgurante au sein du syndicat, puis de la fédération, des dockers de Valparaíso, dont il prend la tête en 1946. À la faveur du gouvernement autoritaire de González Videla, et de la loi « maudite » de 1948 (qui oblige nombre de militants communistes à prendre le chemin de l'exil), il devient le président incontesté de la confédération pour de longues décennies. « Don Wenche » s'impose alors comme le *caudillo* syndical le plus puissant du Chili. Il renforce considérablement le pouvoir de sa fédération, mais aussi de la COMACH. Syndicaliste à temps plein, il commence à établir des liens politiques avec tous les gouvernements, quelle que soit leur couleur politique. Il

¹²² Entre 1967 et 1988, le nombre de titulaires est stable autour de 3000 dockers, celui de suppléants passe de 220 à 1000 et celui de *pincheros* explose passant de 2000 à 19.000 (étude de la CEPAL de 1989, citée par Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar*, op. cit., note 19, p. 11).

¹²³ Jan Svejnar et Katherine Terrell, « Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile », *Estudios de Economía*, op. cit.

¹²⁴ L'article d'opinion sur ce thème de l'universitaire conservateur Javier Fuenzalida A. est caractéristique à ce propos : « *medio pollo* », *Temas*, 6 février 2014, URL : <http://www.temas.cl/2014/02/06/medios-pollos>.

¹²⁵ Pour une approche générale du phénomène clientéliste : Hélène Combes, Gabriel Vommaro, *Sociologie du clientélisme*, Paris, La Découverte, coll. Repères, 2015.

met aussi à profit le contrôle unilatéral et unipersonnel qu'il possède de la *nombrada*. Le journaliste communiste Eduardo Labarca en fait, en 1968, le symbole du syndicaliste mafieux, proimpérialiste, hostile à la gauche et, notamment, à la CUT (fondée en 1953 et progressivement dominée par le PC et le PS) :

Los viejos estibadores recuerdan la época en que Moreno se convirtió ya en un hombre con poder. Habiendo hasta diez barcos anclados en Valparaíso, no faltaba a bordo de cada uno de ellos algún obrero que dijera que él estaba trabajando por "Don Wenche". En el momento del pago cada cual debía entregar la mitad de su salario, según el tradicional sistema de los "pollos" y "medios pollos" que constituye uno de los principales vicios en el trabajo de los puertos chilenos. Con su aspecto exterior insignificante, bajo, menudo, de tez oscura y rostro muy chileno, el dirigente marítimo siempre entendió las actividades sindicales como una buena fuente de beneficios. Moreno y los llamados dirigentes morenistas – Juan Cataldo, Oscar Frías y otros- han aprovechado el papel intermedio que juega el Sindicato de Valparaíso en la contratación de estibadores por las empresas navieras¹²⁶.

Il est certain que Moreno a été un syndicaliste clairement positionné du côté anti-communiste dans le contexte de la guerre froide. Lui et ses amis (dont Eduardo Ríos, président de la COMACH¹²⁷) en sont remerciés par de multiples organismes internationaux liés aux États-Unis, qui alimentent les caisses de la confédération. Il reçoit le soutien de l'*Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre* (IADSL), de l'AFL-CIO (*American Federation of Labor - Congress of Industrial Organizations*) et, dans les années 60, de « l'Alliance pour le progrès » de Kennedy. Moreno devient aussi vice-président de la *Federación Internacional de Trabajadores del Transporte* (ITF), dont le siège est à Londres et membre du comité exécutif de la *Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres* (CIOSL), bastion de l'anticommunisme syndical. Durant ces années, le local de la fédération de Valparaíso devient l'un des plus fastueux du pays. Les dockers se rappellent, avec un certain orgueil, qu'ils possèdent une flotte de voitures, dont certaines avec chauffeurs et même un petit avion pour que le caudillo puisse se déplacer rapidement, de port en port ! La mémoire ouvrière autour de ce dirigeant est

¹²⁶ Eduardo Labarca G., *Chile invadido: reportaje a la intromisión extranjera*, Santiago, Editora Austral, 1968, pp. 134-135.

¹²⁷ Ríos est aussi le principal dirigeant de la *Federación de empleados de bahía de Valparaíso* et militant démocrate-chrétien.

encore aujourd'hui partagée. Mais, nombreux sont qui n'ont pas oublié ses pratiques autoritaires et, qu'après avoir été membre de la Démocratie-chrétienne, opposant de l'Unité Populaire, il finit par communier avec la dictature¹²⁸.

La COMACH est ainsi une pièce maîtresse de la Chambre maritime et de l'État, facilitant l'installation d'un contrôle social serré des ports et de toute dissidence syndicale. Ceci en échange d'augmentations de tarifs régulières et de nombre d'avantages sociaux pour ses membres, tout au long de la période 1950-1981. Un ouvrier maritime gagne entre 1200 et 2000 dollars mensuels au début des années 80, une somme fastueuse comparée à l'ensemble des salariés. Les dockers constituent ainsi une sorte de « caste » au sein de leur classe.

Diríamos que el movimiento sindical marítimo, comenzó a inclinarse progresivamente ante la lógica del sistema, que venía perdiendo su antiguo carácter oligárquico por efecto de la incidencia que venían teniendo nuevos sectores sociales y políticos en la gestión del poder. El sindicalismo marítimo se deja integrar y disciplinar por él, y de este modo, lo que pierde en potencial revolucionario y de conflicto, lo gana indudablemente en capacidad de negociar las mejoras que el sistema comenzó a allanarse a proporcionarle¹²⁹.

Cela ne veut pas dire pour autant que el « señor Moreno » n'ait jamais dû taper du poing sur la table ou qu'il ait pu empêcher toutes les grèves combatives. D'autant qu'au sein de son organisation, on trouve aussi des militants de gauche qui contestent son leadership, et ce jusqu'au sein de la direction. La preuve en est avec la longue grève de mars 1961 durant le gouvernement libéral-conservateur de Jorge Alessandri. Ce conflit voit se mobiliser non seulement le port de Valparaíso, mais aussi ceux de San Antonio et Talcahuano : en tout, plus de 1000 travailleurs. Et c'est par la répression et l'emploi des forces navales pour décharger les bateaux, mais aussi sous la pression des menaces d'Allessandri d'en finir avec la *matricula*, que les grévistes sont matés¹³⁰.

¹²⁸ Cf. "Wenceslao Moreno: el héroe y el villano" in Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., pp. 60-63.

¹²⁹ Tiré de la conclusion de : Carlos Parker, Sergio Valenzuela, Germán Ávalos, *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, op. cit.

¹³⁰ Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., pp. 32-34.

Globalement, les dockers sont passés « à côté » des années 60-70 qui furent celles du « climax » de la politisation et de la mobilisation de la classe ouvrière et les secteurs subalternes au Chili. Néanmoins, certains secteurs portuaires (essentiellement liés à l'administration publique des ports et au personnel des douanes) s'organisent d'une manière indépendante, c'est le cas de la *Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile* (FETRAPORCHI), fondée en juin 1963. Pourtant, si les revendications des dockers se sont maintenues, c'est pour défendre leurs acquis et empêcher, notamment, l'instauration d'un troisième tour de travail (nocturne celui-là)¹³¹. De fait, les grèves portuaires qui sont menées durant le gouvernement Allende le sont *contre* l'exécutif (un peu à l'image de ce que fut la grève des mineurs de *El Teniente*, bien que sans avoir le même poids¹³²). En avril 1973, les employés des ports (*funcionarios de bahía*) exigent des augmentations de salaires et participent de la fragilisation du gouvernement socialiste. Plusieurs dirigeants des syndicats sont alors liés à la Démocratie-chrétienne et, même, au Parti national (droite).

Malgré tout, nombre de travailleurs maritimes-portuaires se sont reconnus dans ces milles jours de luttes prérévolutionnaires et dans la figure du « camarade-président »¹³³. Le coup d'État, on le sait, a eu pour conséquence une contre-révolution de grande envergure, qui va transformer durablement -à partir de 1975- le modèle économique et de société du Chili. Le pays devient ainsi le laboratoire des « *chicago boy's* » et du néolibéralisme. Ce que certains ont défini comme une « révolution capitaliste » (tel l'historien Manuel Gárate dans le sillage de Tomás Moulian), passe par l'installation d'un régime civico-militaire et plusieurs modalités de répression d'État. Parmi les cibles privilégiées des officiers et de la DINA¹³⁴, la classe ouvrière organisée, les syndicalistes et les militants de gauche (tous partis confondus). Nous ne revendrons pas ici sur l'histoire de la dictature, bien étudiée par ailleurs¹³⁵. Soulignons seulement un événement qui va marquer la mémoire portuaire : le 22 septembre 1973, à 10 heures du

¹³¹ Jusqu'aux réformes de la dictature, les dockers ne travaillaient que 2 tours de huit heures par jour et jamais de nuit.

¹³² Sergio Bitar, Crisóstomo Pizarro, *La caída de Allende y la huelga de El Teniente: lecciones de la historia*, Santiago, Ediciones del Ornitórrinco, 1986.

¹³³ Franck Gaudichaud, *Chili 1970-1973. Mille jours qui firent trembler le monde*, op. cit.

¹³⁴ *Dirección Nacional de Inteligencia*, dirigée par Manuel Contreras ; devient -en 1977- *Central Nacional de Inteligencia* (CNI).

¹³⁵ Cf. Franck Gaudichaud, « La voie chilienne au néolibéralisme. Regards croisés sur un pays laboratoire », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Questions du temps présent, juin 2014, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/67029> et Manuel Gárate, *La Revolución capitalista de Chile (1973-2003)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012.

matin, des militaires sous les ordres du Général Manuel Contreras débarquent violemment au local du syndicat des dockers de San Antonio. Ils y détiennent un dirigeant syndical, puis trois autres à leur domicile. Héctor Rojo (secrétaire de la COMACH et militant communiste), Samuel Núñez (dirigeant du syndicat et militant socialiste), Armando Jiménez (directeur du syndicat et militant PS) et Guillermo Álvarez (président du syndicat et militant DC) sont ensuite assassinés par la patrouille pour « délit de fuite ». Un mensonge dénoncé par la Commission de Vérité et Réconciliation (dite « Commission Rettig »), en 1991). Ils étaient accusés d'être des « extrémistes » ayant cherché à paralyser le port, désobéissant ainsi aux militaires putschistes¹³⁶.

Outre la répression, la torture, la prison politique et la détention-disparition de dizaines de milliers de personnes, la dictature prend immédiatement un ensemble de décrets destinés à réduire au maximum les capacités de riposte et de réorganisation de l'acteur syndical. La CUT est interdite, la législation sur les licenciements totalement revue, de nombreuses entreprises stratégiques passent sous contrôle des militaires, ainsi que l'ensemble des directions syndicales, la personnalité juridique de plusieurs syndicats est dissoute et les élections syndicales suspendues. Le *plan laboral* de 1979 (et le code du travail qui en résulte, en 1987) est impulsé par le ministre José Piñera, frère de l'actuel président de la République et grand adepte d'une « révolution du travail »¹³⁷. Ce *plan* vient consolider le contenu des décrets-lois des premiers mois de la dictature, tout en instaurant un nouveau cadre légal. Ce dernier, fondamentalement, proclame que désormais¹³⁸ :

- la négociation collective est restreinte au seul niveau de l'entreprise et selon des règles parmi les plus restrictives de la planète. Les fédérations et confédérations ne peuvent plus négocier légalement.
- l'arme de la grève est détruite en légalisant le remplacement des grévistes par d'autres travailleurs et la légalité de la grève n'est reconnue que durant une négociation collective (toutes les autres sont déclarées illégales).

¹³⁶ "Reseña de los hechos ocurridos el 22 de septiembre de 1973", *El Ciudadano*, 22 septembre 2012.

¹³⁷ José Piñera, *La Revolución Laboral en Chile*, Santiago, éditions Zig Zag, 1990.

¹³⁸ Peter Winn (ed.), *Victims of the Chilean Miracle: Workers and Neoliberalism in the Pinochet Era, 1973-2002*, Durham, Duke University Press, 2004 et Rolando Álvarez, "¿Represión o integración? La política sindical del Régimen Militar. 1973 - 1980", *Revista Historia*, op. cit.

- le syndicat n'est plus dépositaire de la représentativité des salariés : l'entrepreneur peut négocier avec des « groupes » de travailleurs ad-hoc et pratiquer légalement le *lock-out*.
- le mouvement syndical se doit d'être « apolitique » et ne peut intervenir que sur ces thématiques limitées aux conditions de travail et/ou de rémunération.

L'ensemble représente un tout cohérent, qui permet que s'installe la « doctrine du choc » du capitalisme néolibéral à une vitesse vertigineuse, tout en organisant l'affaiblissement structurel du mouvement ouvrier, l'un des plus puissants de l'Amérique Latine de cette époque¹³⁹. Entre septembre 1975 et mai 1975, c'est le capitaine de la Marine, Hugo Alsina Calderón, qui dirige EMPORCHI. Nombre de travailleurs portuaires du système public et de FETRAPORCHI font partie des « exonérés » (licenciés pour raisons politiques). Néanmoins, les organisations portuaires sont épargnées par cet ouragan et le *plan laboral* ne s'applique pas, dans un premier temps, aux ports. La recherche d'historiens de l'Université Catholique de Valparaiso montre que le calcul de la junte est précisément de traiter de manière privilégiée ces syndicats, considérés comme des alliés du régime¹⁴⁰. En 1974, le dirigeant démocrate-chrétien Eduardo Ríos (COMACH) justifie devant l'assemblée annuelle de l'OIT, avec entrain, le coup d'État: une impérieuse nécessité, selon lui, face au danger « totalitaire » des partis marxistes-léninistes et à « l'incompétence » d'Allende. En décembre 1978, lors de la commémoration des 50 ans du syndicat de dockers de Valparaiso (en pleine période répressive), le président de la Chambre maritime se félicite des relations « cordiales » existantes entre les syndicats, État et patronat. Un document interne de la COMACH constate que le nombre de grèves a été réduit à « presque à zéro », fruit de cette bonne entente. Wenceslao Moreno est même remercié par le général Pinochet pour ses bons et loyaux services et nommé attaché chargé des questions de travail à l'ambassade du Chili à Washington.

Pourtant, l'idylle est de courte durée. D'une part, car à partir de 1975-1976, plusieurs dirigeants syndicalistes de la DC (suivant ainsi l'orientation de leur parti) commencent à passer à l'opposition, et leur syndicat avec. Ainsi, sous l'impulsion de Ríos,

¹³⁹ Doctrine théorisée par l'école monétariste et les adeptes chiliens de l'économiste Milton Friedman, tel que *Sergio de Castro*, l'un des co-auteurs du "*ladrillo*" (l'épais manuel de réformes économiques qui a inspiré la junte) et ministre d'économie de Pinochet entre 1976 et 1982 (Cf. Manuel Gárate, *La Revolución capitalista de Chile (1973-2003)*, op. cit).

¹⁴⁰ Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit.

la COMACH intègre le « groupe des 10 » organisations qui forme l'un des premiers noyaux d'opposition syndicale « modérée » au régime¹⁴¹. Le dirigeant DC est « limogé », en 1977, de la tête de la COMACH par le ministère du Travail pour n'avoir pas su maintenir son alignement avec le régime. La transformation radicale menée, tambours battants, par les *Chicago Boy's* et leur ouverture tous azimuts au commerce international ne peuvent tolérer les oppositions, ni même maintenir en l'état le système portuaire hérité de l'ère de l'État de compromis. En 1981, une grande réforme met fin autoritairement à ce monde et à un système de relations sociales qui avaient germées dans les ports au début des années 30.

Une série de décrets-lois (18.011, 18.032 et 18.042) revient sur le rôle de l'État dans la direction et l'administration de ports publics, ainsi que concernant les attributions des syndicats. Le décret du 25 septembre 1981 élimine le système des *matriculas*. Avec elles, s'envolent la stabilité de l'emploi pour les dockers, le modèle de la *redondilla* et, donc, le monopole syndical sur la force de travail. Dès la fin septembre, peut entrer dans les ports du Chili (pour des tâches aussi bien à bord que depuis les quais), tout homme qui possède « les conditions physiques idoines » pour réaliser les travaux demandés. Les spécialités par métiers ne sont plus reconnues. Quant au décret du 15 octobre de la même année, il élimine les droits exclusifs de EMPORCHI¹⁴² sur les grands ports du pays et crée 10 sociétés anonymes, qui entérinent la privatisation des fonctions des transferts de charges, en fondant un système dit « multi-opérateur ». Ainsi, les services d'arrimage, de transfert et de stockage peuvent être traités par des opérateurs privés multiples, chacun doté de leur propre main d'œuvre. L'infrastructure reste publique et l'État continue à assumer l'administration des terminaux.

Cette première réforme vise, avant tout, deux objectifs. Premièrement, il s'agit d'en finir avec le pouvoir syndical et de flexibiliser brutalement le travail afin d'en baisser les coûts, avec des effets drastiques immédiats. Ceci, tout en « libérant » les armateurs du paiement d'une série de conquêtes sociales de la période antérieure (mutuelles, caisses de

¹⁴¹ Le « groupe des 10 » connaît rapidement des dissensions, fruit notamment de l'obsession anti-communiste de Ríos. Finalement, tout un secteur -autour du dirigeant du secteur textile Manuel Bustos (lui aussi militant DC)- abandonne le groupe pour créer la CNS (*Coordinadora Nacional Sindical*), qui est à l'origine de la nouvelle CUT (*Central Unitaria de Trabajadores*). Cf. Ana López Dietz, *Desarticulación y resistencia: movimiento obrero y sindicalismo en dictadura: Chile y Argentina, 1973-1983*, Santiago, Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Chile - Facultad de Filosofía y Humanidades, 2013.

¹⁴² L'entité est alors dirigée par un vice-amiral : Eberhard Escobar.

compensation, rémunération des syndicalistes). Deuxièmement, il faut rendre plus « efficaces » et compétitifs les ports sur le marché mondial, tout en rationalisant au maximum leur fonctionnement, volonté qui s'insère logiquement dans les réformes nationales¹⁴³. A partir de 1980, les travailleurs portuaires se retrouvent -comme l'ensemble des salariés du pays- à devoir cotiser obligatoirement à des fonds de pensions pour leur retraite (*Administradoras de Fondos de Pensiones – AFP*), alors que José Piñera met fin brutalement au système de retraites par répartition et aux caisses de prévision sociale, en les privatisant intégralement. Même chose pour les caisses mutuelles de santé. En alignant les travailleurs maritimo-portuaires sur le régime général, la junte montre qu'elle ne cherche plus à conserver certains soutiens au sein du mouvement syndical. La priorité absolue est d'approfondir la contre-révolution néolibérale, quelque soient ses coûts sociaux.

Plusieurs syndicalistes ont bien tenté de s'y opposer et Wenceslao Moreno, qui appuie cette contre-réforme depuis Washington, et auprès de l'AFL-CIO, est qualifié par certains « d'ennemi des travailleurs ». Mais la répression menace les fortes têtes. Ainsi, à la fin octobre 1981, quatre dockers du port de Talcahuano sont détenus et, ensuite, envoyés en relégation administrative dans les déserts du Nord pour avoir osé manifester leur opposition aux réformes, avoir « obstrué » les entrées du port et participé à la distribution de tracts¹⁴⁴. Pourtant, durant tout le mois d'octobre, il y a des mobilisations et, même, le 26 octobre des grèves dans les ports du pays (les premières depuis 15 ans). Des mouvements immédiatement dénoncés par la presse du régime. Globalement, nombre de syndicalistes doivent courber l'échine, et certains accompagnent ouvertement le régime. C'est le cas du dirigeant de la « nouvelle » COMACH, Martín Bustos¹⁴⁵. S'il a milité dans sa jeunesse au Parti communiste, il s'en est très fortement éloigné, jusqu'à devenir une figure syndicale de la dictature. Bustos s'oppose avec véhémence à tout

¹⁴³ Sur ce processus de « modernisation néolibérale », voir notamment les témoignages recueillis dans : Pablo Aravena N. (ed.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Universidad Arcis - Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio, 2006 et Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit., pp. 19-31.

¹⁴⁴ *Informe mensual sobre situación de DD.HH.*, Vicaría de la Solidaridad, octobre 1981 (cité par Eduardo Díaz, *Relegación Administrativa en Chile en el periodo 1980-1985*, Santiago, Licenciatura en Historia, Seminario de Grado, Universidad Academia de Humanismo Cristiano, sin fecha, URL : <http://bibliotecadigital.academia.cl>).

¹⁴⁵ Voir un bref portrait de Bustos dans : Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, op. cit., p. 63.

boycott de la dictature évoqué par l'AFL-CIO et il milite pour le « oui », lors du référendum de 1980, sur la nouvelle constitution autoritaire. Pour tenter d'acheter la paix sociale dans les ports, la dictature met sur la table des syndicats 70 millions de dollars, destinés à « compenser » les effets des réformes : chaque travailleur reçoit une indemnisation en fonction de son salaire au cours des 6 derniers mois¹⁴⁶. Autre concession : les tours de travail passent de 8 heures à 7 heures 30 (auxquelles s'ajoutent 30 minutes de pause-repas prises en fin de tour). Cette manœuvre termine de fracturer le mouvement et sonne la fin des mobilisations. Désormais, il existe trois catégories de travailleurs dans les ports :

- Les employés sous contrat indéfini au service des plus grandes entreprises, souvent payés au salaire minimum, auquel s'ajoute un bonus par tour de travail. Dans un port comme Valparaiso, ils représentent à la fin de la dictature environ 60% de la main d'œuvre et leurs syndicats sont donc les seuls à avoir accès à la négociation collective. Ils se regroupent au sein d'une nouvelle confédération, la *Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile* (COTRAPORCHI), qui est créée le 28 de septembre de 1987 et présidée par Jorge Fernández González. Cette dernière va incarner, dans les années suivantes, l'organisation « sœur » -et à la fois concurrente- de la COMACH. Elle devient un acteur de poids dans le champ syndical, en organisant les salariés sous contrat (alors que la COMACH le fait essentiellement pour une partie des dockers intermittents). Les deux confédérations restent des organisations de « partenariat » de classe, fortement corporatistes et revendiquent le dialogue avec les entreprises et l'État (durant la dictature, puis avec les gouvernements post-autoritaires jusqu'à nos jours).
- Les travailleurs intermittents avec « contrat spécial », négocié par entreprise, qui leur garantit au moins 4 tours par semaine (soit 14 à 18.000 pesos de l'époque) et avec des bonus suivant le chargement traité.
- Les travailleurs intermittents occasionnels (*eventuales ocasionales*) : sans aucune garantie de revenus ou de quantité de tours de travail, ils forment un groupe de travailleurs flottant, en concurrence entre eux, et une armée de réserve pour les entreprises.

¹⁴⁶ Les indemnités vont de 43.200 pesos jusqu'à 1.184.000 pesos (cité par Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit., p. 63).

Les effets sociaux des réformes portuaires sont immédiats. Déjà en 1975, la main d'œuvre portuaire avait été réduite d'environ 15%, fruit de licenciements politiques ("exonérations") et de contraction du marché. Après 1981, les salaires s'effondrent et l'emploi de la main d'œuvre stable également, au profit d'intermittents sous-employés qui ne bénéficient plus de la protection syndicale. C'est le port de Valparaíso qui est le plus touché, où les emplois stables passent de 1400 à 700, et ceux qui restent voient leur « bénéfices sociaux » presque totalement supprimés.

Néanmoins, en 1985, face au désarroi croissant de la corporation naissent de nouvelles mobilisations nationales (dont une grève qui débute à Iquique et s'étend à plusieurs terminaux). Elles obligent l'État civico-militaire à dialoguer, tout en maintenant la répression. Durant l'année 1986, le régime et les principales entreprises portuaires acceptent de créer des « bourses du travail » (*bolsa de trabajo*) qui consistent en la création d'un volet stable de travailleurs salariés. Ce système absorbe environ 40% de la main d'œuvre et il se perfectionne en 1988 pour les plus grandes entreprises qui commencent à sélectionner des travailleurs, à les former et à signer avec eux des contrats indéfinis, en même temps qu'elles modernisent leur matériel de transfert ou d'arrimage.

El sistema funcionó, dándoles a los trabajadores cierta estabilidad laboral, lo que les facilitó la formación de sindicatos por empresa y les permitió acceder a negociaciones colectivas. Sin embargo, esta situación no se repitió en las empresas medianas y pequeñas, que sometidas a una fuerte competencia por ganar nuevas licitaciones, continuaron con el sistema de contratación de trabajadores eventuales por turno, trayendo nuevos trabajadores al sector. Esto provocó un exceso de mano de obra, de la cual se pudo disponer pagando bajos sueldos, sin contrato y sin derecho a negociación colectiva¹⁴⁷.

Sur le plan économique, la restructuration est tout bénéfique pour les grands groupes proches du pouvoir civico-militaire, qui sont les premiers à être servis au moment des licitations. Dans un premier temps, la profonde désorganisation que vivent les ports représente une nette chute de productivité. D'autant que cela correspond aussi à la grande crise économique de 1982. De nombreux dockers spécialisés et en fin de carrière utilisent des programmes de retraite anticipée et les indemnités pour s'en aller, alors que

¹⁴⁷ Pablo Aravena N. (ed.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, op. cit., p. 63.

leur monde s'est écroulé sous les coups de la dictature. Les ports chiliens qui transféraient plus de 2 millions 100.000 tonnes en 1981 ne chargent et déchargent plus qu'environ 1 million 450.000 tonnes en 1983. Néanmoins, la récupération est claire en 1985, et le tonnage dépasse les 3 millions en 1988¹⁴⁸. Cette réactivation des ports est d'autant plus intéressante pour les acteurs privés qu'elle se fait avec une main d'œuvre bon marché, affaiblie syndicalement et sans capacité de résistance réelle.

Les portuaires vivent donc la fin de la dictature et les premières années de la transition démocratique dans une situation de grande précarité et désarroi.

C/ Les ports chiliens au cœur du néolibéralisme « avancé » (1990-2000) : démocratisation « pactée », concentration du capital et nouvelles réformes

La transition « pactée » chilienne entre un secteur de l'opposition de centre-gauche, les militaires et les classes dominantes a signifié, dans plusieurs domaines et champs sociaux, davantage continuité que rupture par rapport à la période autoritaire. Cette dynamique est traitée par une littérature abondante et plurielle. Rappelons seulement, en guise d'exemple, que la Constitution de 1980 est maintenue jusqu'à nos jours, au-delà des amendements –certes importants- de 1990 et 2004. On pourrait aussi souligner le fait que le général Pinochet est resté chef des forces armées, puis sénateur à vie jusqu'en 1998 ou encore que le système électoral législatif binominal –qui surreprésente la droite et exclut du jeu les communistes- est en vigueur jusqu'en 2015. Mais c'est sûrement dans le champ des relations du travail et du syndicalisme et dans le domaine économique, qu'on voit à quel point la période des gouvernements civils, si elle met effectivement fin à la terreur d'État généralisée, incarne une *consolidation* et *légitimation* en contexte démocratique, des modèles hérités du néolibéralisme

¹⁴⁸ Chiffres de la CEPAL (cités par par Henry Herrera V., Ricardo Iglesias S., Robinson Lira C., *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, op. cit., p. 55).

autoritaire¹⁴⁹. C'est pour cette raison qu'on peut critiquer les affirmations du sociologue Manuel Garretón (lui-même acteur des premiers gouvernements de centre-gauche) lorsqu'il affirme que le bilan des 20 années des gouvernements démocratiques de la Concertation (1990-2010) aurait représenté un progressisme « limité » mais ayant réussi à maintenir, « corriger », nombre « d'enclaves autoritaires » et leurs effets sociaux¹⁵⁰.

Bien plus qu'une « correction » démocratique du modèle des *Chicago Boy's*, le Chili construit, à partir de 1990, une « société néolibérale avancée » (selon la catégorie utilisée par le sociologue Carlos Ruiz) ou un capitalisme néolibéral « mature » (selon Rafael Agacino). Un phénomène qui consacre l'avènement de *l'homo œconomicus*, de la privatisation et de la marchandisation de l'ensemble des sphères sociales, avec des conséquences aussi bien individuelles que collectives¹⁵¹. Et ce constat est d'autant plus prégnant, si l'on s'attarde sur les conditions de travail de la grande majorité des chiliens, le niveau d'endettement des ménages, les inégalités de revenus et de patrimoine (parmi les plus marquées au monde) ou sur l'évolution des salaires réels de 70% de la population active¹⁵². Comme l'ont souligné nombre d'études (y compris de la direction du Travail), l'explosion de la « flexiprécarisation » de l'emploi et de la sous-traitance en cascade date de la fin des années 90, en même que les gouvernements lancent des programmes de privatisation d'entreprises qui avaient été préservées par la junte¹⁵³.

Envisager la démocratisation à *la chilienne*¹⁵⁴ à partir du champ syndical et des conditions de travail permet de décentrer le regard ; et de « dévoiler » certains aspects essentiels de cette transition et des relations de classes qui lui sont associées. En ce qui

¹⁴⁹ Antoine Faure, Franck Gaudichaud, María Cosette Godoy Hidalgo, René Jara Reyes et Fabiola Miranda Pérez (dir.), *Chili actuel. Gouverner et résister dans une société néolibérale*, Paris, L'Harmattan, Coll. Recherches et documents Amériques Latines, 2016.

¹⁵⁰ Manuel Antonio Garretón, *Neoliberalismo corregido y progresismo limitado. Los gobiernos de la Concertación en Chile 1990-2010*, Buenos Aires, CLACSO, 2012.

¹⁵¹ Cf. Katia Araujo et Danilo Martuccelli, « Individu et néolibéralisme : réflexions à partir de l'expérience chilienne », *Problèmes d'Amérique Latine*, N° 88, 2013, pp. 125-143.

¹⁵² Nous renvoyons à notre essai : *Las fisuras del neoliberalismo maduro chileno. Trabajo, democracia protegida y conflictos sociales*, Buenos Aires, CLACSO, 2015 ; mais aussi à : Carlos Ruiz, Giorgio Boccardo, *Los chilenos bajo el neoliberalismo. Clases y conflicto social*, Santiago de Chile, El Desconcierto, 2014 et Rafael Agacino, *Hegemonía y contra hegemonía en una contrarrevolución neoliberal madura. La izquierda desconfiada en el Chile post-Pinochet*, Buenos Aires, Documento de trabajo, CLACSO, 2006.

¹⁵³ Magdalena Echeverría, *La historia inconclusa de la subcontratación y el relato de los trabajadores*, Santiago, División de Estudios de la Dirección del Trabajo, 2010, URL : www.dt.gob.cl/documentacion/1612/articulos-97627_recurso_1.pdf ; Santiago Aguiar, *La flexiprecarización. Innovación, clase obrera y nueva precariedad*, Santiago, Estudios del Trabajo, 2009, URL : www.estudiosdeltrabajo.cl.

¹⁵⁴ Cf. Paul Drake, Iván Jaksic (comps.), *El modelo chileno. Democracia y desarrollo en los noventa*, Santiago, LOM ediciones, 1999.

concerne le syndicalisme, l'avènement du premier gouvernement élu du démocrate-chrétien Patricio Aylwin signifie la mise en place de tables de négociations et la signature d'accords tripartites entre État, la CUT et le patronat. Les orientations politiques de la CUT (dominée par la DC et le centre-gauche) expliquent que, malgré certaines hésitations et tensions internes, la centrale choisisse durablement la voie de la « concertation sociale » avec la *Confederación de la Producción y el Comercio* (CPC). Cette option, alors que globalement le patronat reste peu disposé à lâcher du lest, explique la distanciation croissante de la direction de la CUT du reste du syndicalisme de base, l'échec de la stratégie syndicale des partis de la « Concertation », mais aussi de celle des mobilisations des salariés dans les années suivantes¹⁵⁵.

Un échec qui se traduit sur le plan du taux de syndicalisation. Si au sortir de la dictature, ce dernier était bien loin du taux des années 70 (avec plus de 30% de la population active syndiquée), il connaît néanmoins deux années de croissance notable (jusqu'à atteindre 15%), à la faveur du rétablissement de la démocratie. Pourtant, très rapidement, le désenchantement des travailleurs paraît s'installer et la syndicalisation connaît, à partir de 1992, une baisse lente et continue pour arriver à 11% (voir graphique en Annexe 3). Même chose en ce qui concerne la quantité de grèves. Elle augmente, tout d'abord, pour approcher les 400 grèves annuelles en 1994. De plus –fait notable - ce sont les grèves extra-légales qui, à partir de 1992, connaissent une expansion exponentielle, là aussi jusqu'au « pic » de 1994. Les conflits du travail commencent ainsi à déborder le cadre institutionnel extrêmement restrictif issu du *plan laboral*, alors que moins de 8% des travailleurs est couvert par la négociation collective, un taux exceptionnellement bas dans le monde « occidental »¹⁵⁶ (voir graphiques en Annexe 4). Pourtant, là encore, une baisse du nombre de conflits se fait sentir, dès le milieu des années 90, faute de perspectives et de résultats tangibles pour les salariés (et alors que les conditions de

¹⁵⁵ Cf. Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, « ¿La democratización en contra de los trabajadores? La CUT, el movimiento sindical y el dilema de la transición pactada en Chile », *Les Cahiers de Framespa*, N° 27, 2018, URL : <http://journals.openedition.org/framespa/4763> et Rodrigo Araya, *Organizaciones sindicales en Chile. De la resistencia a la política de los consensos: 1983-1994*, Santiago de Chile, Ediciones Universidad Finis Terrae, 2015.

¹⁵⁶ Pour rappel, et en guise de comparaison, si le taux de syndicalisation est bas en France, par contre, la protection des travailleurs est adossée sur un solide taux d'accès à la négociation collective (qui dépasse les 90% du salariat). Une différence fondamentale avec la situation chilienne et un indicateur essentiel sur l'état des relations capital-travail dans chaque pays.

travail ne connaissent pourtant pas d'embellie)¹⁵⁷. Il faudra attendre les années 2005-2007, pour noter une tendance à la hausse cette fois très marquée (nous y reviendrons), tant au niveau de la quantité de grèves (et de journées de travail perdues) que du taux de syndicalisation¹⁵⁸. Il est intéressant de noter également que dans la branche des transports (dont les ports), il existe une tradition de –relativement- forte syndicalisation qui dépasse les 20% tout au long de la période 1990-2014, avec une chute sensible (de plus 6 points) dans la décennie 90, avec d'opérer un retournement à la hausse au milieu des années 2000 (voir graphique en Annexe 3).

Globalement, on peut affirmer que l'héritage de la dictature sur le syndicalisme et les travailleurs a été un « poids mort » de la démocratisation¹⁵⁹. Ceci à tel point que la cadre juridique issu du code du travail de 1979-1987 n'a pas été modifié de manière substantielle tout au long de ses années de démocratie.

Tras la inscripción del Plan Laboral y sus decretos complementarios en la legalidad del país, se desata una gran flexibilización laboral, que se sostiene en los gobiernos de la post-dictadura. El balance de la estructura legal-laboral de los años post-dictatoriales, indica que ésta ha sido escasamente modificada. Los temas más medulares de las relaciones laborales, como la negociación colectiva y la huelga, se mantienen en similar situación a la de 1979¹⁶⁰.

Pour l'univers portuaire, cette continuité néolibérale est patente, et même « dramatique », si l'on suit le récit qu'en font les acteurs syndicaux eux-mêmes. En effet, les attentes ouvrières étaient très fortes. En 1991, une commission bilatérale entreprises-syndicats est chargée de trouver les voies d'une nouvelle législation du travail portuaire. L'un des engagements du patronat est de réduire l'intermittence et l'instabilité chronique de l'emploi. Ce processus doit passer, d'une part, par l'élargissement du nombre de salariés

¹⁵⁷ Cf. Alberto Armstrong, Rafael Águila, "Las huelgas en empresas del sector privado en Chile: 1979-1999", *Revista Abante*, 2000, vol. 3, N° 2, pp. 165-201.

¹⁵⁸ Ces évolutions ont été analysées en détail par plusieurs chercheurs de l'*Observatorio de las Huelgas Laborales* (OHL) et par l'étude pionnière d'Armstrong et Águila (déjà cité). Cf. une bonne synthèse dans : Domingo Pérez, Rodrigo Medel, Diego Velásquez, "Radiografía de las huelgas laborales en el Chile del neoliberalismo democrático (1990-2015): masividad del conflicto por fuera de la ley en un sindicalismo desbalanceado" in Julio Pinto, José Ponce, Camilo Santibañez (dir.), *Trabajadores y trabajadoras*, op. cit., pp. 155-176.

¹⁵⁹ Pour une analyse globale : Franck Gaudichaud et Sebastián Osorio, "Los caminos del movimiento sindical ante la democracia neoliberal y el legado de la Dictadura, 1990-2015" in Andrea Pinol (dir.), *Democracia versus neoliberalismo. 25 años de neoliberalismo en Chile*, Santiago de Chile, CLACSO-ICAL, 2016, pp. 236-258.

¹⁶⁰ Karina Narbona, *Antecedentes del modelo de relaciones laborales chileno*, Santiago, Fundación SOL, 2014, p. 22.

avec contrats indéfinis, et, d'autre part, par l'élaboration d'un procédé inédit au Chili de *Convenio de puesto de trabajo*-CPPT pour les intermittents. C'est-à-dire des accords annuels sur un minimum garanti de tour de travail pour chaque spécialité et métiers. Pourtant, en 1993, la loi qui est approuvée est bien en deçà des promesses émises. Et si un salaire minimum -très bas- est bien fixé par la loi, l'extension du nombre de CDI n'a pas lieu, alors que le projet des CPPT est très peu mis en application. En parallèle, les gouvernements préparent ce qui devient la plus grande réforme néolibérale des ports chiliens, en écho au processus latino-américain de « modernisation portuaire ». Depuis le début des années 90, la division « transports et communication » de la CEPAL (*Comisión Económica para América Latina y el Caribe* des Nations Unies), dans une « novlangue » typique de ces années-là, exhorte tous les exécutifs à « s'adapter » aux nouvelles « exigences » de la globalisation, à mettre fin « aux protections indues » et à soumettre les ports à un processus accéléré de « réformes structurelles », dans le but de répondre aux « attentes » du marché mondial, et particulièrement des pays du Nord. Ceci, tout en renforçant la compétitivité de la région par rapport à d'autres pôles de développement¹⁶¹.

Les dirigeants de la Concertation répondent avec enthousiasme à cet appel, qui consiste à consolider la participation, et bientôt l'hégémonie, de grands groupes privés dans le fonctionnement portuaire. Cela se traduit par un approfondissement de la (plutôt que : Cela passe donc par approfondir) la réforme civico-militaire de 1981 par une mise en concession -cette fois totale- des terminaux d'EMPORCHI, tout en multipliant les facilités pour l'ouverture de nouveaux ports 100% privés. C'est cette évolution que sanctionne la loi N° 19.542 de décembre 1997, durant le gouvernement Frei. La loi consacre la décentralisation des 10 terminaux d'EMPORCHI (organisme officiellement dissoute un an après), dont les compétences intègrent un *Sistema de Empresas Públicas* (SEP). Chaque entreprise publique portuaire est autonome et se doit d'être rentable. Elles ne bénéficient plus d'aucun avantage fiscal ou financier. Celles-ci font appel au privé pour mettre en concession cette fois non seulement des fonctions de transfert, stockage ou d'arrimage, mais désormais tel ou tel terminal dans son ensemble (tout en conservant l'administration d'autres terminaux moins rentables ou plus coûteux).

¹⁶¹ Voir par exemple : CEPAL, *Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, No. 65, 1991, URL : <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27957> et CEPAL, *La reestructuración de empresas públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, N° 68, 1992, URL : <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27959>.

Les appels débutent à partir de 1999 et proposent aux opérateurs des concessions de 20 à 30 ans, renouvelables. Si le système multi-opérateur est maintenu, la possibilité de ports « mono-opérateurs » est aussi autorisée et même recherchée (du moment que dans la même région existe la concurrence d'un autre port pouvant recevoir le même type de chargement et de navires). Le modèle suivi est le système dit « Landford » : il y a séparation stricte entre la propriété des 10 ports (qui reste d'État) et l'administration et gestion des terminaux qui sont privatisés. Leur utilisation intensive et rationalisée est censée attirer l'investissement, en même temps qu'elle rend ces infrastructures beaucoup plus rentables¹⁶². L'État perd le contrôle de la majorité des activités portuaires, et offre un libre accès aux quais pour les grands groupes du pays, ainsi que pour les investisseurs étrangers. Ce sont les entreprises qui fixent leurs tarifs. Le processus de licitation commence en 1999 –selon des temporalités différenciées- et dure jusqu'à aujourd'hui, avec une première « vague » qui prend fin en 2004 et comprend les principaux ports du pays.

El 1 de enero del 2000, los consorcios "Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.", "Puerto Panul S.A.", "San Antonio Terminal Internacional S.A." y "San Vicente Terminal Internacional S.A." asumieron la gestión de sus respectivas concesiones, en julio del mismo año "Iquique Terminal Internacional S.A" asumió la de Iquique, el año 2003 "Antofagasta Terminal Internacional S.A." asumió la de Antofagasta y a fines del 2004 "Consortio Portuario Arica" asumió la de Arica. [...] El proceso de concesiones de terminales portuarios chilenos se inició a mediados del año 1999 con la licitación de los principales terminales de la zona central de Chile: puertos de San Vicente, San Antonio y Valparaíso. Posteriormente, a mediados del año 2000, se concesionó un terminal en el puerto de Iquique y el mismo año se concesionó el Puerto de Antofagasta. Finalmente, a mediados del 2004 se adjudicó la concesión del Puerto de Arica. En el proceso de licitación el Estado buscó generar una competencia ex ante por los terminales portuarios ofrecidos, en base a una tarifa ofertada sobre un mínimo predefinido y un pago al Estado. Finalmente, se dirimió en función de éste último¹⁶³.

¹⁶² Iris Carrillo et Astrid Santander, "Modernización portuaria en Chile", *Síntesis Tecnológica*, vol. 2, N° 2, 2005, pp. 63-68.

¹⁶³ Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 11-12.

En 4 ans, plus de 270 millions de dollars sont investis dans les terminaux par les acteurs privés. Le prix moyen de la tonne transférée baisse de 30% et l'efficacité portuaire est décuplée. Une dynamique exponentielle qui se confirme dans les années suivantes, en même temps que le Chili devient un des pays les plus ouverts au commerce mondial (avec un record de plus de 20 traités de libre-commerce, presque tous signés durant les gouvernements de la Concertation). Ainsi que le montre le graphique ci-dessous, le commerce portuaire augmente, en moyenne, de 5 % par an et on passe de 40 millions de tonnes mobilisées en 1988 à plus de 140 millions de tonnes en 2015.

Graphique N° 1. Evolution des charges transférées dans les ports chiliens (1968-2015)



Source : <https://revistamarina.cl>, 2017.

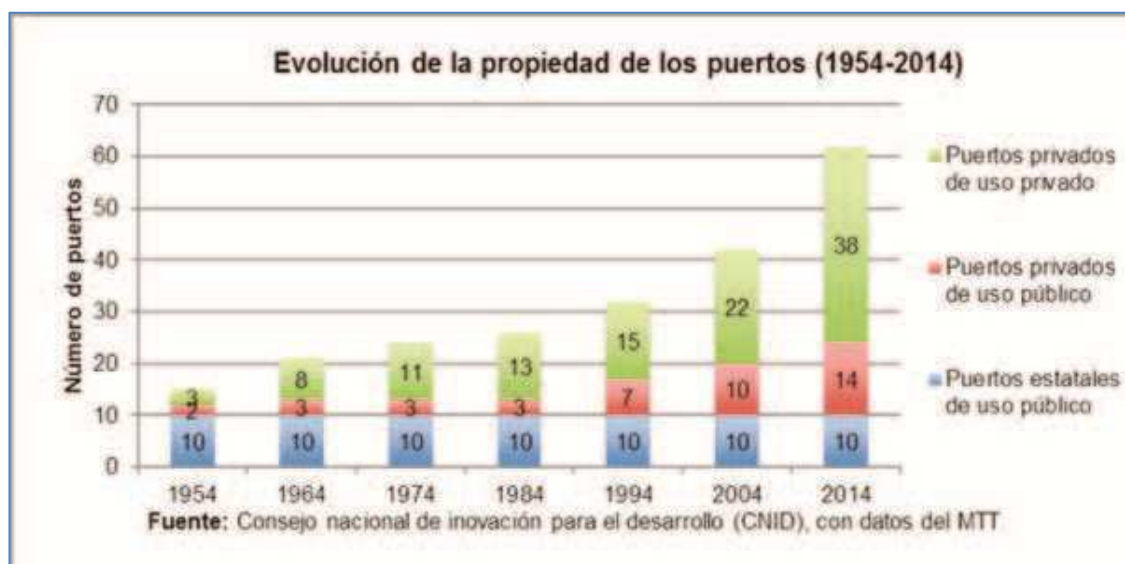
Un rapport réalisé par le département d'investigation de la Bibliothèque du Congrès National (BCN) souligne, qu'en suivant le rythme de croissance des années 2010, il est prévu qu'en 2021 la charge transférée par les ports chiliens soit 80% supérieure à celle de 2011¹⁶⁴.

Autre caractéristique majeure de cette libéralisation au pas de course : la multiplication du nombre de ports. Ainsi, en suivant la distinction entre les ports selon

¹⁶⁴ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe: Movimiento Portuario en Chile*, Santiago, 2014 (Archives BCN).

leur *usage* public ou privé¹⁶⁵ et en sachant que de nombreux ports « d'usage public » sont aux mains d'entreprises privées (*ports privés d'usage public*), on dénombre presque 56 ports en 2005 et ils sont 63 en 2015 (et ils n'étaient que 26 en 1984). Parmi les ports d'usage public, on retrouve les 10 entreprises portuaires publiques historiques, où interviennent des prestataires privés souvent multiples (*multioperadores*), tel, dans le Nord, le *Terminal Portuario Arica* (TPA) ou encore ceux administrés par *Empresa Portuaria Iquique* (EPI), *Empresa Portuaria San Antonio* (EPSA), *Empresa Portuaria de Valparaíso* (EPV) ou *Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente* (TSV). Il faut y ajouter 14 ports privés d'usage public avec des terminaux internationaux que l'on retrouve à Iquique, Antofagasta, San Antonio ou San Vicente, dont -par exemple- le *Frente de atraque San Vicente Terminal Internacional* (SVTI). Et, à leurs côtés, pas moins de 32 ports d'usage privé (essentiellement des ports miniers ou pétroliers) qui dépendent de grandes entreprises souhaitant contrôler leur propre terminal pour l'exportation de leur production et/ou leur alimentation en énergie (voir cartes et listes des ports en Annexe 5 et 6). Les capitaux privés deviennent hégémoniques sur l'ensemble de la chaîne logistique.

Graphique N° 2. Évolution de la propriété des ports chiliens (1954-2014)



Source : <https://revistamarina.cl>, 2017.

¹⁶⁵ "Entendiendo como puerto de uso público aquel que presta servicios indistintamente a cualquier usuario que lo requiera y que constituye una actividad independiente no accesoria a la industria principal de su propietario. Por otra parte, se entiende como puerto de uso privado a aquel que ofrece un servicio exclusivo destinado a responder a las necesidades de la actividad principal de su propietario" (Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., p. 17). Consultar également : Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe: Movimiento Portuario en Chile*, op. cit.

Bien entendu, au sein de ce système portuaire pluriel et complexe, il existe de très fortes disparités. En termes de capacité tout d'abord : un port comme celui de San Antonio (tous terminaux confondus) mobilise (en 2016) plus de 25% des 2.457.000 containers annuels et plus de 13% des transferts nationaux (144.972.000 tonnes par an pour tout le Chili). Celui de Valparaíso respectivement plus de 18% et 7,5%, très loin d'un port comme Huasco dans le Nord (respectivement 0.3% et 5.2%) - Voir le comparatif en Annexe 7 et 8. Mêmes différences en ce qui concerne les marchandises reçues ou exportées, selon qu'elles soient transportées dans des containers ou sous la forme de chargements en vrac solides, liquides ou « consolidés »¹⁶⁶. Pour résumer, on trouve - en priorité - des transferts liés à l'activité minière dans les ports du Nord (zone du grand Atacama, Iquique, Arica) et particulièrement autour de l'exportation du cuivre (le Chili possédant la première réserve au monde), mais aussi du fer et autres minerais. Ceci est accompagné de l'importation de matériel minier et de grandes quantités de charbon pour faire fonctionner les centrales thermoélectriques minières. Il faut ajouter à cela l'importation de marchandises issues de Bolivie, mais aussi du Pérou à Iquique et Arica (zone franche). En ce qui concerne, les ports du centre du pays (et principalement San Antonio et Valparaíso), ils sont des plaques tournantes du commerce international, et surtout des importations venues des États-Unis, de Chine et du reste de l'Amérique Latine. Par ces portes commerciales océaniques est importée une immense variété de produits, alors que le Chili n'a pratiquement plus d'industrie nationale : automobiles, vêtements, machines, haute technologie, biens de grande consommation, etc. C'est par là qu'est aussi exportée vers les pays du Nord l'importante production agricole de la vallée centrale, dont le vin et les fruits de contre-saison (pommes, avocats, raisin, etc), dont le Chili est devenu un « champion » mondial. Enfin, plus au Sud, dans la région de Concepción, les terminaux sont presque exclusivement liés à l'exportation des grandes compagnies de l'industrie extractive forestière (nous expliquons plus en détail l'activité de ces ports au chapitre 3)¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Consulter le lexique en introduction.

¹⁶⁷ Pour plus de statistiques et approfondir l'étude du système portuaire chilien, consulter « l'Observatoire logistique » (*Observatorio Logístico*), très fourni, du ministère des Transports : <https://www.observatoriologistico.cl>. A noter également, le site web de la Chambre Maritime, consacré au développement portuaire chilien : <http://www.camport.cl/sitio/desarrollo-portuario-en-chile>. Voir aussi : Ministerio de Obras Públicas, *Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria: Impacto en la Competitividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana*, Santiago, Dirección de Planeamiento, 2010, URL : http://www.dirplan.cl/estudios/Paginas/Detalle_estudios.aspx?item=59.

Pour entrer dans le « jeu » portuaire et accéder aux concessions, le ticket d'entrée est globalement élevé pour les investisseurs. Il faut avoir à disposition plusieurs dizaines de millions de dollars et une structure financière très solide. Par exemple, en 1999, pour se voir adjudger les sites 1 à 5 et le quai numéro 1 du port de Valparaiso afin de former le *Terminal Pacifico Sur* (TPS), le groupe chilien Von Appen et son associé allemand du port d'Hambourg, la HHLA (*Hamburger Hafen und Logistik AG* aussi présente dans le port de Buenos Aires), doivent payer à l'État 90,6 millions de dollars, auxquels s'ajoutent les 5,7 millions de concession annuelle. En ce qui concerne la concession du quai Sud du port de San Antonio (*San Antonio Terminal Internacional* – STI), deux grandes multinationales, l'une d'origine chilienne, SAAM (*Sudamericana Agencia Aéreas y Marítimas*) et l'autre SSA *Holdings International*, le principal opérateur portuaire des États-Unis, investissent plusieurs millions de dollars dans ce projet : plus de 121 millions de dollars comme droit d'entrée et 7.6 millions annuels pour la concession. Et c'est ce même consortium qui se voit octroyer SVTI (*San Vicente Terminal Internacional*) en offrant à l'État la coquette somme additionnelle de 45 millions de dollars, avec de plus 5.5 millions annuels à déboursier. On pourrait continuer ainsi la liste¹⁶⁸. Il est aisé de comprendre que seuls de grands groupes sont à même de mettre à profit cette ouverture du marché portuaire. L'ensemble des petits et moyens armateurs historiques sont mécaniquement expulsés du marché. Le niveau de concentration du capital dans les ports chiliens est ainsi très élevé. Il est à l'image de l'*oligopolisation* du reste la structure économique du pays, basée sur le pouvoir économique exceptionnel d'une poignée de quelques grandes familles de la bourgeoisie nationale ayant fait fortune (ou s'étant renforcées) durant la dictature. Ces groupes ont su tisser des alliances avec des capitaux étrangers et leur empire s'est consolidé très largement ensuite, à partir de 1990, durant les gouvernements de la Concertation¹⁶⁹.

Avec les lois de « modernisation » de 1981 puis de 1997, plus de 85 % de l'activité nationale passe dans le giron du privé, les 15% restant fonctionnent avec un système « multi-opérateur », sous gestion publique. Ce cycle néolibéral permet que s'installent aux manettes de l'ensemble du domaine portuaire national, quatre des familles les plus

¹⁶⁸ Pour consulter le détail des concessions de la « première vague » : Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 12-15.

¹⁶⁹ Cette oligopolisation et la carte de « l'extrême richesse » ont été bien étudiées depuis plusieurs années. Cf. par exemple les travaux de l'économiste Hugo Fazio : *Mapa de la extrema riqueza en Chile*, Santiago, Lom Ediciones, 2005 et *Veinte años de política económica de la Concertación*, Santiago, Lom Ediciones, 2010.

puissantes du capitalisme chilien (et sud-américain). Les Von Appen, Luksic, Matte et Angelini, qualifiés par le journaliste d'investigation Ernesto Carmona -dans un livre resté fameux- de "maîtres du Chili". Ils sont tous présents dans le classement annuel de la revue Forbes¹⁷⁰. C'est effectivement la famille Luksic qui domine le marché avec SAAM, propriétaire non seulement de la concession de SVTI, mais aussi présent dans les opérations du terminal portuaire d'Arica (TPA), dans le contrôle direct du Terminal International de Iquique (41 millions de chiffre d'affaires en 2015) et d'Antofagasta (45 millions de chiffre d'affaires en 2015), du port privé minier de *Los Vilos* et dans le plus grand port commercial du Chili : *San Antonio International* (STI), avec plus de 107 millions de chiffre d'affaires et presque 15 millions de dollars de bénéfices en 2015¹⁷¹. Le Holding Luksic (famille d'origine Croate) est le plus important du Chili, avec des participations souvent majoritaires dans le secteur bancaire (*Banco de Chile*), la mine (dont *Los Pelambres*), la télévision (*Canal 13*), l'énergie (ENEX) et le tourisme de luxe à l'international. Le conglomérat pesait en 2017 plus de 13 milliards de dollars selon Forbes¹⁷². En ce qui concerne les ports, son pouvoir se tisse au travers de la *Compañía Sudamericana de Vapores* (CSAV), dont SAAM est la partie logistique portuaire. La CSAV n'est pas moins que la plus ancienne compagnie de navigation d'Amérique Latine et l'une des plus importantes au monde encore aujourd'hui. Fondée en 1872 à Valparaiso, elle étend ses activités à toute la planète (Amérique Latine, États-Unis, Europe) et a fusionné, en 2014, avec l'entreprise globale d'origine allemande Hapag-Lloyd, devant ainsi le quatrième opérateur de transport maritime mondial. En 2012, les Luksic prennent définitivement contrôle de la CSAV¹⁷³. Une compagnie qui avait été, pendant des décennies, le navire amiral du groupe dirigé par un autre magnat, et homme clef des ports chiliens : Ricardo Claro Valdés. Ancien ministre de Pinochet, il s'agit de l'entrepreneur lié à la dictature par excellence, enrichi à son ombre dans de multiples domaines : médias, vigne, entreprises métallurgiques et portuaires, tourisme. Il incarnait aussi (il est décédé en 2008) une figure de la répression ouvrière¹⁷⁴, adversaire farouche des grèves des

¹⁷⁰ Ernesto Carmona, *Los dueños de Chile*, Santiago, Ediciones La Huella, 2002. Voir aussi : Francisco Parra et Nicolás Sepúlveda, "Estos son los grupos de poder a los que se enfrentan los trabajadores portuarios en paro", *El Dínamo*, 7 janvier 2004.

¹⁷¹ Ces chiffres sont indicatifs. Ils nous ont été transmis par des syndicats de l'Union Portuaire.

¹⁷² <https://www.forbes.com>.

¹⁷³ «Luksic se convierte en el nuevo controlador de CSAV, con el 37,44%», *La Tercera*, 16 de febrero de 2012.

¹⁷⁴ Il serait notamment impliqué dans la répression et la disparition de dirigeants syndicalistes de l'entreprise Elecmetal, du Cordon industriel Vicuña Mackenna, dans les jours suivants le coup d'État (Cf.le

dockers, il était craint aussi bien dans les ports que par les syndicats de ses autres entreprises¹⁷⁵.

Le second acteur de poids est le groupe ULTRAPORT : présent à Coronel, mais aussi au niveau des ports de Huasco, au sein des opérations de TPA, dans le contrôle de la concession de *Terminal Puerto Coquimbo* (TPC), du terminal d'Angamos (Mejillones) ou encore au sein des ports de Caldera. Au total, ULTRAPORT investit dans une vingtaine de ports, emploie 2900 travailleurs et elle est la filiale d'un groupe de transport maritime, ULTRAMAR. Celui-ci est fondé dans les années 50 par un patriarche au passé nazi et capitaine de la marine marchand allemande¹⁷⁶. Il est aujourd'hui encore dirigé par un clan familial, dont Sven Von Appen, patron à la main de fer, enrichi durant la dictature civico-militaire, et qui ne cache pas ses sympathies pour Pinochet, tout en finançant la fondation du même nom. Adeptes de la manière forte (voir le chapitre 5 sur le conflit à Angamos), ULTRAMAR est devenu l'un des groupes portuaires les plus puissants du pays, avec un patrimoine dépassant le milliard de dollars¹⁷⁷.

Pour ce qui est du groupe Matte, cette famille constitue la troisième fortune du pays. Les racines de cette accumulation familiale prennent leur source au XIX^e siècle. Sa spécialité est l'extractivisme et l'industrie forestière, avec le holding CMPC - *Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones*, présent dans le Sud du pays, mais aussi dans de nombreux pays d'Amérique Latine, formant ainsi l'une des plus grandes compagnies de ce secteur du continent. Les Matte sont, en outre, présents dans la banque, les télécommunications, l'énergie, les services ou encore la mine. Au travers de l'entreprise *PULOGSA - Puertos y Logística*, ils détiennent le port de Lirquén (dans le Sud), contrôlant ainsi directement une voie d'exportation pour les produits (pâte à papier, pulpe, cellulose) issus de l'entreprise *Celulosa Arauco*. Ils sont aussi des opérateurs dans le port de San Antonio (*Empresa Portuaria San Antonio*), et contrôlent le port privé du Panul (transfert de fertilisants, sel et céréales). Et si les Luksic sont connus pour leur proximité avec les gouvernements de la Concertation, les Matte le sont davantage pour leurs

dossier de presse sur Ricardo Claro et la répression paru dans : http://www.memoriaviva.com/Complices/claro_ricardo.htm).

¹⁷⁵ Cristóbal Peña, "Los archivos secretos de Ricardo Claro y sus actuaciones en las sombras", *Centro de Investigación e Información Periodística*, 31 décembre 2018, URL : <https://cipchile.cl/2008/12/31/los-archivos-secretos-de-ricardo-claro-y-sus-actuaciones-en-las-sombras>.

¹⁷⁶ Ce passé occulte a été raconté par le menu dans : Soledad de la Cerda, *Los Chilenos del Tercer Reich*, Santiago, Sudamericana, 2000, pp. 221-235.

¹⁷⁷ Cf. "El oculto pasado nazi del patriarca del clan Von Appen", *El Mostrador*, 17 mai 2013 et "El Grupo Von Appen y su tradición naviera", *Mundo Marítimo*, 7 août 2006.

affinités revendiquées avec la droite chilienne. Il faut rajouter à ce portrait de familles, le clan italo-chilien Angelini, là aussi avec un patrimoine dépassant le milliard de dollars. Ces derniers ont concentré leurs activités dans le domaine de l'industrie forestière, pétrolière et la pêche industrielle. Ils investissent aussi dans les ports, par exemple dans celui de Coronel (dans le Sud), mais aussi aux côtés de la famille Matte à Lirquén. Cette association leur permet aussi, en 2010, avec l'entreprise *Puerto Central S.A.* (PCE) de prendre le contrôle du terminal *Costanera Espigón* à San Antonio, soit au cœur du principal port du Chili.

Face à une telle concentration, les acteurs économiques dépendant de l'exportation crient régulièrement au monopole, dénoncent des ententes sur les prix et une position dominante¹⁷⁸. Du point de vue des travailleurs portuaires et des syndicats, cette intense transformation néolibérale signifie devoir affronter des entreprises dont les donneurs d'ordre sont des holdings au pouvoir colossal, présents dans de multiples champs économiques, contrôlant de grands médias et très influents auprès des hommes politiques (dont ils payent une partie des campagnes électorales), du Parlement et de l'ensemble de l'appareil d'État. Le défi est donc de taille. En outre, les syndicats doivent aussi composer avec la *Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport)* qui représente toutes les grandes entreprises privées portuaires du pays et coordonne leur communication et lobbying¹⁷⁹.

On comprend, dans ses conditions, que l'un des dirigeants historiques des dockers de Talcahuano, Moisés Cid, déclare dans un mélange d'orgueil, de fatalisme et de crainte :

Siempre han estado presentes en los procesos importantes del país los trabajadores portuarios. Una, por la relevancia de su trabajo. Nosotros somos los que movemos la economía de este país. Por nuestras manos pasan todas las 'lucas' que se llevan los grandes empresarios de este país, como son los grupos económicos. Nosotros, cuando

¹⁷⁸ C'est le cas, en 2005, de la *Asociación de Exportadores de Chile (Asoex)* qui dépose un recours devant le *Tribunal de Defensa de la Libre Competencia* contre ULTRAMAR et SAAM, recours aboutissant à une condamnation en première instance, avant d'être débouté par la Cour Suprême. La sentence du Tribunal condamnant en 2006 les deux groupes à des amendes est disponible en ligne : http://www.tdlc.cl/DocumentosMultiples/Sentencia_38_2006.pdf.

¹⁷⁹ La Chambre maritime déclare avoir pour vision : "*Ser una asociación gremial referente en su capacidad para generar un ambiente de diálogo productivo entre todos los actores relevantes del sector, públicos y privados, de modo de aportar en la construcción de un entorno favorable para el desarrollo de la actividad marítima y portuaria y el desarrollo económico y social del país*" (Source : <http://www.campport.cl/sitio/vision-y-mision>, 2018).

*peleamos, peleamos con Luksic, con Angelini, peleamos con el grupo Matte. El grupo Von Appen también. O, sea estamos hablando de la crema y nata de este país*¹⁸⁰.

La plupart des témoignages reviennent sur ce pouvoir immense des capitalistes portuaires chiliens depuis les mises en concession, débutées en 1999. Des réformes qui ont affecté profondément le travail dans le port et généré de nombreuses résistances. Parmi celles-ci, il faut mentionner de ce qui a été nommé par la presse comme le « puertazo ».

Face aux conséquences drastiques des réformes en cours, plusieurs militants syndicaux commencent à réclamer de véritables négociations avec le gouvernement, dans le but –essentiellement- d’obtenir des compensations économiques pour les dockers laissés sans travail, du fait des privations. En avril 1999, commencent les premières mobilisations à Valparaíso, puis de nouveau en juin de la même année. Walter Astorga (dirigeant du *Sindicato de Marineros de Bahía de San Antonio*) prend alors la tête d’une coordination de plusieurs syndicats de Valparaíso, San Antonio et Talcahuano : les premiers ports touchés par la réforme. C’est ainsi que naît une *Coordinadora de Trabajadores Marítimo Portuarios*. Celle-ci avec le soutien de la COTRAPORCHI, de la COMACH, mais aussi de la CUT et de syndicats étudiants, appellent à la grève le 14 juillet 1999¹⁸¹. Cette journée de grève et de manifestation massive devant les portes du Congrès National est connue depuis comme « puertazo ». Elle est accompagnée de mobilisations qui durent plus de 10 jours, et sont progressivement accompagnées, outre les trois ports directement concernés, par des grèves dans à Arica, Iquique, Antofagasta et Puerto Montt (avec des demandes d’augmentation de salaires).

La force du mouvement inquiète en haut lieu et oblige le gouvernement d’Eduardo Frei R. à négocier, car elle pourrait compromettre la libéralisation. Les syndicats portuaires critiquent, en particulier, la mise en place d’un système *mono-operador* sous hégémonie de grands groupes, qui conduit à expulser des ports de nombreuses entreprises et à réduire ainsi la main d’œuvre. En août, les dockers de Valparaíso annoncent une grève indéfinie, en rejet des propositions du ministre des Transports. Finalement, c’est le ministre *Secretario General de la Presidencia*, José Miguel Insulza, qui

¹⁸⁰ Entretien avec Moisés Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

¹⁸¹ Un récit détaillé du *puertazo* et de ses conséquences est disponible dans le rapport de la BNC : Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Dossier “Paros Portuarios: Evaluación de los daños económicos”, Santiago, janvier 2014 (Archives BCN).

doit prendre en main le dossier. Il installe immédiatement des tables de négociation et pousse à la reprise du travail¹⁸². L'accord du 18 août 1999, dit "*Programa de Protección Social*", déploie alors un vaste plan destiné à « acheter » la paix sociale dans les ports. L'État débourse plusieurs centaines de millions de pesos d'argent public pour garantir le processus de privatisation et réduire les conflits sociaux potentiels qui pourraient le freiner. Cela passe par trois actions concertées ¹⁸³ :

- Programme de formation et d'aide à la microentreprise pour les dockers restés sans emploi (avec des aides de 7 à 8 million de pesos par personne)
- Programme d'indemnisation multiple et, même, d'emplois « garantis » dans d'autres secteurs économiques pour les dockers au chômage ayant plus de 40 ans (et avec 15 ans d'ancienneté)
- Programme de départ en retraite anticipée pour les travailleurs de 55 ans et plus

Les dockers se mobilisent, néanmoins, à nouveau, en mars et novembre 2000 pour obliger le gouvernement à mettre réellement en place de ces accords. D'ailleurs, une partie des indemnisations n'ont toujours pas été payées des années plus tard. Globalement, la coordination syndicale qui surgit dans ces années est un antécédent important de l'histoire récente des travailleurs maritimo-portuaires. Pourtant, ainsi que le souligne Moises Cid, dirigeant de Talcahuano actif au moment de cette lutte, cette coordination n'a eu que pour seul objectif d'obtenir des indemnisations de l'État, dans une perspective fortement corporatiste, et souvent bien peu unitaire (chaque syndicat ou fédération essayant d'arracher une « part du gâteau » à son profit)¹⁸⁴. La *coordinadora* disparaît par la suite. Et Walter Astorga est même accusé de détournement de fonds et de malversation dans la gestion des indemnisations. Ce qui explique le rejet unanime que provoque sa prétention à s'investir à nouveau dans le syndicalisme portuaire, à la fin 2005¹⁸⁵.

Un effet notable de ce programme de départ anticipé est que des centaines de dockers, ayant entre 45 et 65 ans, abandonnent les ports (souvent pour monter un petit

¹⁸² "Los recursos del multiministro", *El Mercurio*, 13 août 1999.

¹⁸³ Pour plus de détails, consulter : Cámara de Diputados, "Informe de la Comisión Investigadora encargada de estudiar y reunir antecedentes sobre la situación que afecta a los trabajadores portuarios del país, a raíz del proceso de transformación y modernización de los terminales portuarios", Valparaíso, 9 août 2005 (Archives BCN).

¹⁸⁴ Entretien avec Moises Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

¹⁸⁵ Raúl Santíz, "Organizaciones marítimas le dan "portazo" a ex-dirigente Astorga", *La estrella de Valpo*, 5 décembre 2005 et "Comisión detectó graves irregularidades en proceso de privatización de puertos", *El Mercurio*, 21 décembre 2005.

commerce). Ils laissent ainsi la place à une nouvelle génération qui va participer de la rénovation du syndicalisme portuaire dans les années postérieures, sans que pour autant disparaissent un ensemble de traditions et identités collectives fortement ancrées.

D/ Les dockers aujourd'hui. Travail portuaire, identités collectives et traditions populaires

L'automatisation des ports à partir des années 60-70 (souvent plus tardivement dans les pays du Sud) et l'introduction de la conteneurisation et palettisation sont parmi les révolutions technologiques *majeures* du XX^{ème} siècle¹⁸⁶. Elles ont créé une chaîne logistique mondialisée, informatisée, à flux tendu et multimodale, dans laquelle les ports ne sont plus qu'un passage obligé. Désormais, un porte-conteneur peut dépasser allègrement une capacité de plus de 15 000 TEU¹⁸⁷ et un vraquier les 300.000 tonnes... La « révolution du conteneur », avec son caisson standardisé de 20 et 40 pieds de long (environ 6 et 12 mètres), a été un puissant facteur de globalisation économique et commerciale. Aujourd'hui, environ 80 % des échanges transcontinentaux se font par voie maritime et la conteneurisation concentre la majorité de ce trafic planétaire.

Le travail sur les quais a, ainsi, été littéralement transformé par la construction d'un « océan globalisé »¹⁸⁸ :

L'apparition du conteneur a obligé tous les acteurs de la chaîne du transport – chargeurs, armateurs, ports – à modifier complètement leurs méthodes de travail et leurs modes de gestion. Au premier rang de cette révolution, les armateurs. Auparavant, le transport maritime était un concept de port à port. La marchandise était chargée dans le navire au port de chargement, transportée en mer dans les cales des navires et déchargée à quai au port de déchargement. C'était la marchandise que l'on manipulait directement. Avec la conteneurisation, on a basculé dans un concept de porte à porte. La marchandise ne subit plus de rupture de charge.

¹⁸⁶ Marc Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton, Princeton University Press, 2006.

¹⁸⁷ Voir le lexique dans les premières pages de ce travail.

¹⁸⁸ Hervé Coutau-Bégarie, *L'océan globalisé. Géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Paris, Economica, 2007. Sur l'impact que constitue la conteneurisation à l'échelle mondiale pour le travail dans les ports, consulter également : OIT, *Estudio general sobre el trabajo portuario*, Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 2002, URL : <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-iii-1b.pdf>.

[...] Les ports ont également dû s'adapter à un environnement concurrentiel, qui était pour eux une nouveauté, et investir dans de nouvelles installations adaptées à la manutention des conteneurs. Auparavant porte d'accès obligatoire à une zone économique naturelle, ce qui était son statut à l'époque du transport conventionnel, le port est devenu un simple maillon dans la chaîne du transport intermodal¹⁸⁹.

Cette « révolution » prend son envol au Chili dans années 80-90, dans la continuité des réformes « modernisatrices » de la dictature, et elle modifie les conditions de travail de manière notable¹⁹⁰. Hier portefaix, brouettiers, débardeurs, arrimeurs, chargeurs et déchargeurs, *lancheros* et charbonniers, les dockers restent au XXIème siècle des débardeurs et arrimeurs, mais ils sont aussi désormais caristes, grutiers, contrôleurs, superviseurs, *embaladores*, *tarjadores*, *cuidadores marítimos*, *movilizadores*¹⁹¹, etc... Et le sens du mot « docker » a lui-même évolué, tout en étant le fruit de luttes de sens, juridiques et sociales, en France, au Chili, comme dans le reste du monde¹⁹². Car la définition de *qui est docker* (nom d'origine anglaise) est l'objet de nombre de polémiques entre syndicats, entreprises et autorités publiques ou maritimes. Car de cette définition légale découle *qui est autorisé à travailler dans un espace portuaire donné*, bénéficiant par conséquent des droits consécutifs, correspondants à ce statut. Il y a longtemps eu distinction entre travailleurs *du quai et du pont*, et même entre travailleurs du port et des entrepôts, ces derniers n'étant pas considérés comme dockers dans certains pays. D'autre part, on l'a vu, une différence de statut a existé historiquement entre *portuarios* (employés du port public) et *marítimos* (où se trouvent les débardeurs). Ces derniers se trouvent dans une relation contractuelle avec les agences de chargement, déchargement et arrimage qui les embauchent pour le compte des armateurs. Néanmoins, à partir des privatisations et concessions des ports des années 80-90, l'ensemble de ces travailleurs (mis à part une minorité de fonctionnaires) passent au service de grandes entreprises portuaires nationales et internationales.

¹⁸⁹ Serge Renault, « Le transport en conteneurs roule sur cinq jambes », *Outre-Terre*, vol. 2, N° 25-26, 2010, pp. 21-35, URL : <https://www.cairn.info/revue-outre-terre1-2010-2-page-21.htm>

¹⁹⁰ Pour une vision globale des transformations du travail en contexte néolibéral : Ana Cárdenas, Felipe Link, Joel Stillerman (eds.), *¿Qué significa el trabajo hoy? Cambios y continuidades en una sociedad global*, Santiago, Catalonia, 2012.

¹⁹¹ Voir le lexique en début de ce travail.

¹⁹² Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, xixe-xxe siècles », *Genèses*, op. cit.

En ce qui concerne le Chili, on dispose de deux rapports récents, très fouillés, sur les conditions de travail dans les ports. L'un, réalisé par la FLACSO, est centré sur les questions de risques, sécurité et santé au travail, essentiellement à partir du cas du port de San Vicente-Talcahuano (région de Concepción)¹⁹³. L'autre, rédigé par la Fondation « Chile 21 », procède à une étude plus exhaustive des conditions d'embauche et des relations professionnelles dans les ports chiliens¹⁹⁴. Ces rapports sont des commandes du sous-secrétariat au Travail et à la Prévision sociale du gouvernement. Ils montrent que les autorités ont connaissance des (mauvaises) conditions de travail, d'hygiène et de sécurité existant dans les ports du pays. Seulement durant notre période d'enquête (de 2014 à début 2016), il y a eu plusieurs accidents graves, dont plusieurs mortels, sans que le gouvernement ou la presse ne s'en émeuvent outre mesure¹⁹⁵. Enrique Solar, dirigeant du port d'Angamos, décrit même des conditions de travail « inhumaines » :

los mandos medios no se preocupan de los reales problemas de la gente. Dentro de esos problemas tenemos, por ejemplo, el caso del bloqueador o del agua. Trabajar en un puerto, en un buque de metales en verano, en el desierto, realmente son condiciones casi inhumanas. El viejo se deshidrata, no tiene agua, no le dan bloqueador, lo tienen trabajando 7 horas y media seguidas de trabajo, no hay un 'break'¹⁹⁶.

Même constat, et même qualificatif, de la part de Carlos González Cañas, syndicaliste du port de Coronel, à des milliers de kilomètres, plus au Sud :

¹⁹³ FLACSO, *Estudio exploratorio destinado a la caracterización inicial de los trabajadores portuarios, levantamiento conceptual de perfiles, puestos de trabajo y a la identificación y evaluación de los factores de riesgo presentes en la actividad (2014-2015)*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015, URL : <http://saludtrabajoyequidad.cl/proyectos/estudio-exploratorio-destinado-a-la-caracterizacion-inicial-de-los-trabajadores-portuarios-levantamiento-conceptual-de-perfiles-puestos-de-trabajo-y-a-la-identificacion-y-evaluacion-de-los-factores>.

¹⁹⁴ Fundación Chile 21, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015, URL : <https://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/73>. Une synthèse du travail précédent est disponible également : Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, Santiago, Fundación Chile 21, junio de 2016, URL : www.chile21.cl/wp-content/uploads/2016/07/CI-Junio.pdf.

¹⁹⁵ Sur la dangerosité du travail portuaire et la faiblesse de protection sociale, vu par les syndicats, consulter *El Chanco E' Goma*, décembre 2014, p. 2-3. Le journal note : "Las jornadas con cantidad de personal insuficiente, bruma marina, lluvia torrencial, vientos fuertes, resaca intensa, manipulación de productos insalubres, estibas que alcanzan alturas que sobrepasan largamente lo que el sentido común aconseja, la operación de equipos rodantes y grúas por tiempos prolongados e interrumpidos, etc, son cada vez más frecuentes".

¹⁹⁶ Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

Las condiciones generales del puerto han ido mejorando con el tiempo. Antes del 2010 eran bastantes reprobables. [...] Si llovía te mandaban a trabajar y si llovía te mandaban a despachar y no te pagaban ni un peso o te pagaban medio turno. Eran condiciones inhumanas, en la parte de implementación de ropa también, no era la adecuada¹⁹⁷.

Ainsi que le souligne un diagnostic écrit en 2004 par un dirigeant syndical (Dante Campana), sur lequel nous reviendrons en détail, fondamentalement, les revenus du travailleur maritimo-portuaire dépendent des possibilités de celui-ci d'accéder au port. Et cet accès se fait avec plus ou moins de facilité, de stabilité et de priorité suivant le statut de chacun, au sein d'un système très complexe. Il existe, en fait, une profonde stratification sociale portuaire et au moins quatre statuts :

- 1) Les travailleurs permanents du terminal (sous contrat indéterminé).
- 2) Les travailleurs permanents des différentes agences (*agencia de estiba*) qui proposent leurs services aux terminaux, notamment dans les ports publics mis en concession auprès de plusieurs entreprises (*multioperadores*).
- 3) Les travailleurs intermittents « préférentiels » qui bénéficient d'accords de provision (*Convenio de provisión de puestos de trabajo - CPPT*) négociés avec une ou plusieurs entreprises. CPPT qui garantissent un minimum de travail annuel.
- 4) Les travailleurs intermittents sans accord de provision, et qui sont donc sur des listes d'attente, et sollicités en cas de besoin.

Paradoxalement, l'ensemble de ces dockers partagent le même espace physique de labeur, réalisent la plupart du temps les mêmes tâches et les mêmes métiers, et ce durant les mêmes horaires¹⁹⁸. Pourtant, leurs niveaux de vie, de sécurité de l'emploi et de protection sociale sont nettement différenciés. Les premiers représentent ceux qui sont prioritaires et qui sont sollicités en premier, et ainsi de suite, en suivant l'ordre de la liste, les intermittents étant les plus précaires (les *pincheros*) :

¹⁹⁷ Entretien avec Carlos González Cañas, Coronel, 30 avril 2015.

¹⁹⁸ Depuis les années 80, les dockers chiliens travaillent en suivant trois tours de travail par jour, de 7,5 heures chacun : de 8h00 à 15h30, de 15h30 à 23h00 et de 23h00 à 6h30.

*Estos cuatro estratos no sólo reflejan una frecuencia cada vez más baja en el acceso al trabajo, sino además una relación jurídica cada vez más distante entre el trabajador y quien se beneficia con las ganancias que genera la actividad*¹⁹⁹.

Cette importante stratification d'une part, et d'autre part, la présence majoritaire de l'intermittence dans le port, sont deux facteurs essentiels du travail maritimo-portuaire jusqu'à nos jours au Chili. Ils représentent un élément de différenciation, voire de division, de ce collectif de travail. En même temps, l'intermittence et la précarité sont objet d'identification et de résistances collectives ou symboliques qui unifient, malgré tout, les revendications du secteur lorsque des syndicats sont capables de porter ces demandes, y compris en y intégrant les salariés en CDI.

Les deux dernières catégories (*eventuales*) de dockers, les plus précaires, sont aussi de loin les plus nombreuses. Même si les statistiques restent peu précises sur ce point. Certains analystes avancent une proportion de 60 à 70% de travailleurs intérimaires dans les ports chiliens²⁰⁰. Il reste assez complexe de chiffrer le nombre de maritimo-portuaires. En 2014, plus de 27.000 personnes possédaient une certification leur donnant accès au port. Mais en se basant sur le nombre de dockers travaillant *réellement* chaque mois, le rapport de la *Fundación Chile 21* a pu déterminer que la moyenne de travailleurs en activité est de 15.843 personnes. Ces dernières peuvent n'effectuer qu'un tour de travail par mois. En fait, la moyenne de dockers travaillant chaque jour ne dépasse pas les 8000 personnes, et seulement 4724 d'entre eux réalisent plus de 12 tours par mois (ce qui constitue un minimum pour vivre exclusivement de l'activité portuaire)²⁰¹. Plusieurs milliers de « certifiés » ne viennent, ainsi, réaliser des tours de travail que ponctuellement, dans les moments de forte demande saisonnière, alors que leur activité principale est ailleurs : ils sont chauffeurs de taxi, commerçants, intérimaires de la construction, étudiants parfois, etc. Ceux qui forment le cœur de l'univers des dockers représentent un ensemble qui ne dépasse pas 6000 – 6500 individus.

¹⁹⁹ Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, "Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile", Huasco, Julio de 2004 (Archives UPBB).

²⁰⁰ Au contraire, une étude de l'OIT de 1996 montrait que 74% des travailleurs des ports européens possédaient des contrats permanents et seuls 11% d'entre eux étaient intérimaires (cité par : Fundación Chile 21, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, op. cit., p. 127). En France, depuis 1992, la plupart des dockers du pays sont passés sous contrat permanent.

²⁰¹ Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, op. cit., pp. 12-14.

La plupart d'entre eux vivent dans des conditions d'instabilité chronique, dépendants du flux du marché mondial et du rythme de certaines productions d'exportation (celui de l'agro-industrie de la vallée centrale par exemple). Leur contrat de travail respectif (avec ou sans CPPT) dépend de normes spécifiques du code du travail (*párrafo 2° del Capítulo III del Título II del Código del Trabajo*). Ces travailleurs :

- Sont employés, puis licenciés et, donc, au chômage toutes les 8 heures (après chaque tour de travail).
- Sont exclus de tout droit à la négociation collective et à l'exercice légal de la grève.
- N'ont aucun droit à indemnisation pour service réalisé, même après des années de travail auprès de la même entreprise (au travers de CPPT).
- N'ont aucun droit aux congés payés ou à la formation.
- Se trouvent souvent dans des situations de forte précarité, en termes de couverture de santé et de protection sociale (alors qu'ils doivent s'assurer sur la base de cotisations individuelles).
- Sont soumis, depuis 1981, au système de retraite par capitalisation et aux Agences de fonds pension (AFP).

De plus, depuis une quinzaine d'années, ces dockers doivent être « polyfonctionnels », et pouvoir assumer deux, voire plus, tâches complémentaires ou alternatives (par exemple grutier et *tarjador*) :

La polifuncionalidad - instaurada en el año 2001- permite al empleador estipular en el contrato de trabajo dos o más funciones específicas, sean alternativas o complementarias. La polifuncionalidad se ha constituido en un instrumento de flexibilidad laboral en manos del empleador para ampliar, de acuerdo a las necesidades de la producción, las funciones exigibles a los trabajadores, sin que ello represente un incremento proporcional en la remuneración²⁰².

Nous sommes donc face à un univers de travail majoritairement flexibilisé, précarisé et soumis à des logiques de rentabilité extrêmes.

Néanmoins, l'un des attraits de cette profession pour nombre de jeunes issus des classes populaires, et ayant souvent abandonné le système scolaire avant la fin du

²⁰² Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, op. cit., p. 25.

secondaire, est la rémunération. Les employés permanents qui multiplient les tours de travail ou encore les intérimaires bénéficiant de CPPT peuvent gagner jusqu'à plus de 3 fois le salaire médian chilien : alors qu'environ 50% de la population active ne gagne pas plus de 300.000 pesos net par mois, un travailleur maritimo-portuaire qualifié peut gagner plus d'un million, voire 1,5 millions de pesos mensuel. Mais, seulement s'il effectue de nombreux tours de travail tout au long de la semaine, et s'il est fortement « intégré » au système de rotation (car environ 30% de cette main d'œuvre n'atteint pas les 400 à 500.000 pesos par mois). Grâce à des archives judiciaires, nous avons pu consulter les grilles de rémunérations des membres de la *Federación de Trabajadores Portuarios Eventuales y Contratados (FETRAMPEC)*, du plus grand port du pays (San Antonio), en 2014²⁰³. Voici quelques exemples concrets :

- Un *tarjador* (8 ans d'ancienneté) avec 15 tours mensuels, gagne (en moyenne) : 500.000 pesos.
- Un *movilizador* (peu qualifié donc) de 25 ans d'ancienneté, avec 22 tours : 800.000 pesos.
- Un contremaître et chauffeur d'engins (9 ans d'ancienneté), effectuant 35 tours : 1 million de pesos.
- Un grutier et chauffeur (17 ans d'ancienneté), avec 35 tours : 1,2 millions de pesos.
- Et le président de la fédération (Sergio Vargas), coordinateur d'équipes de travail au sein du terminal, gagne alors 1.6 millions de pesos, mais avec pas moins de 40 tours mensuels déclarés.

Des salaires *relativement* conséquents. De là, parfois, une réputation « d'aristocratie ouvrière », avec des revenus proches de ceux des couches moyennes diplômées et autres ingénieurs. De là aussi, les tendances « *au quant-à-soi corporatif* » de nombre de syndicats au cours du XXème siècle, au Chili comme dans tous les ports du monde. L'histoire des mafias syndicales portuaires qui ont contrôlé New York et l'AFL-CIO de la côte Est des États-Unis est devenue fameuse : le film *Sur les quais* (1954) d'Elia Kazan a même transformé cette histoire en paradigme supposé du syndicalisme portuaire... Pourtant, l'historiographie montre que c'est loin d'être une fatalité intrinsèque, et même plutôt le

²⁰³ Grille de rémunération reproduite dans une plainte contre l'entreprise *Puerto Central*, présentée par Sergio Vargas, dirigeant de la fédération: Cf. FETRAMPEC, *Denuncias de prácticas antisindicales ante el juzgado del trabajo de San Antonio*, 24 novembre 2014, 45 p. (disponible en ligne : https://ciperchile.cl/pdfs/2014/11/sanantonio/DEMANDA_PORTUARIOS.pdf).

contraire²⁰⁴. C'est, par exemple, ce qu'est venu rappeler en 1992, l'ouvrage de Howard Kimeldorf qui montre que si on a peut effectivement décrire, des années 20 aux années 50, à l'Est des États-Unis, cette culture « mafieuse » et corporatiste, elle se construit sur de toutes autres bases sur la côte Ouest, dans la même période : là, c'est un syndicalisme radical, solidaire et « lutte de classe » qui émerge²⁰⁵. Ces différences qui ont trait aux discours, formes d'organisation et de politisation des organisations syndicales, à la structure de l'industrie portuaire ou aux modalités d'embauche existent dans tous les pays, comme le soulignent les études comparées internationales²⁰⁶. Et elles connaissent aussi des évolutions dans le temps. Ainsi, en ce qui concerne la côte Est étatsunienne, William Mello (*Indiana University*) a montré que la culture mafieuse est déplacée durant la guerre froide par une nouvelle génération de dirigeants syndicaux, fortement politisés, où l'on retrouve communistes et catholiques, et qui construisent dans le port de New York un « nouveau pouvoir de classe », qui s'oppose avec force aux élites locales et nationales²⁰⁷.

On l'a vu dans les chapitres précédents, les identités historiques des dockers chiliens sont elles aussi plurielles, traversés aussi bien par les luttes libertaires inspirées de la IWW que par des expériences de contrôle syndical autoritaire, y compris en alliance avec la dictature du général Pinochet. Ainsi, l'économie morale ou l'identité de classe de ces travailleurs ne saurait se résumer à une seule facette, alors que les chemins de l'insoumission ouvrière sont rarement linéaires²⁰⁸. L'historien français Michel Pigenet insiste, à juste titre, sur le « paradoxe portuaire » et « l'expérience incommunicable » des dockers : un univers qui rentre difficilement dans les cases du syndicalisme « classique »²⁰⁹. Tantôt dépeints comme les plus fraternels des travailleurs, « hommes-camarades » et « icônes rouges », ils sont aussi décrits selon une « légende noire »,

²⁰⁴ On pourrait d'ailleurs, en contrepoint, citer le film de Sidney Lumet (basé sur un livre d'Arthur Miller) qui est aussi une réponse à Kazan : Sidney Lumet, *A View from the Bridge*, Transcontinental Films, 110 mn, 1962 ; ou encore le film-documentaire plus récent de Ken Loach sur les luttes des dockers de Liverpool en 1995 : Ken Loach, *Les dockers de Liverpool*, 51mn, VOSTFR, 1996.

²⁰⁵ Howard Kimeldorf, *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*, University of California Press, California, 1992.

²⁰⁶ Sam Davies et al., *Dock workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Aldershot-Vermont, Ashgate, 2000.

²⁰⁷ William J. Mello, *New York Longshoremen: Class and Power on the Docks*, Gainesville, University Press of Florida, 2010.

²⁰⁸ Cf. Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon (dir.), *Quand l'industrie proteste. Fondements moraux des (in)soumissions ouvrières*, Rennes, PUR, Coll. Res Publica, 2018.

²⁰⁹ Michel Pigenet, « L'expérience incommunicable des dockers ou le paradoxe portuaire » in Frank Georgi (dir.), *Autogestion, la dernière utopie*, Paris, Publications de La Sorbonne, 2003, pp. 367-380.

travailleurs privilégiés, repliés sur leurs acquis et leurs salaires mirobolants²¹⁰. Et si par leurs revenus, ces dockers pourraient tendre à s'extraire de leur origine de classe, la réalité du travail, l'intermittence presque généralisée, les solidarités professionnelles, la culture communautaire des ports forment l'autre versant de cette expérience collective. Ces paradoxes mettent aussi en tension le champ syndical, on le verra. Le témoignage de Pablo Klimpel, jeune docker de Valparaíso, montre ces ambivalences à l'échelle du quotidien, entre concurrence individuelle, précarités et solidarités collectives :

Mira, el trabajo portuario es un trabajo que en sí mismo es colectivo, entonces está muy presente esto de que protegiendo a mi compañero, también me protejo a mí mismo, entonces prima la preocupación por todos. De hecho, muchos viejos retan a los compañeros cuando se ve en el puerto accidente ¿'cachaí'? Entonces, hay como una preocupación siempre por la seguridad en verdad, porque no te pase nada, porque los accidentes siempre son fatales. Hay una preocupación entre compañeros, de colegas de trabajo. Ahora, igual a veces, sin embargo es competitivo, dependiendo, sobre todo los más viejos, en Valparaíso... porque hay una lógica que se ha instalado, yo creo, por las empresas que es..., bueno y por toda la cultura neoliberal en Chile me imagino, que es como "sálvate sólo": en la medida que yo quiero quedar bien con el jefe, le hago muchos favores y puedo dejar mal a un compañero para poder subir yo, ser más considerado. [...] Es como contradictorio, porque, por un lado, es competitivo pero en la misma faena igual es colaborativo, entonces hay como un doble estándar sienta²¹¹.

Autre fait notable au Chili : la montée en force de la jeunesse. Plus de 42% des dockers ont moins de 25 ans en 2014, alors qu'ils n'étaient que 26,8% en 2008 (ceci alors que durant la même période, le nombre total des travailleurs portuaires est stable)²¹². Certains dirigeants « historiques » se lamentent d'ailleurs du peu d'appétence de cette nouvelle génération pour renouer les fils des luttes passées et s'engager syndicalement. C'est le cas de José Agurto du port de San Vicente (nous reviendrons sur son parcours). Il affirme :

²¹⁰ Michel Pigenet, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, xixe-xxe siècles », *Genèses*, op. cit.

²¹¹ Entretien avec Pablo Klimpel, Santiago, 20 février 2016.

²¹² Rafael Urriola, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, op. cit., p. 17.

Las nuevas generaciones están muy poco interesadas en el mundo sindical. El sistema los tiene absorbidos y solamente trabajo-casa, trabajo-casa, deudas-trabajo. Y así, dinero plástico...²¹³.

Pourtant, ce sont aussi ces nouvelles générations, qui n'ont pas connu le syndicalisme du temps de Wenceslao Moreno et du clientélisme autoritaire, ni même l'ancien système portuaire public, qui s'initient et animent les mobilisations protestataires dans les années 2000.

Globalement, l'univers des dockers intègre un ensemble plus vaste et essentiel du néolibéralisme chilien: celui de la sous-traitance. Le doctorat (en cours) du sociologue Sebastián Pérez Sepúlveda qui explore « la sous-traitance à l'œuvre dans l'économie exportatrice » rappelle, cependant, la spécificité de la situation portuaire. D'une part, car à la différence des mineurs ou ouvriers de l'industrie forestière dont la sous-traitance massive date de quelques décennies, le statut d'intermittent et de sous-traitant font partie constitutive de l'histoire des ports, bien avant l'avènement du néolibéralisme. D'autre part, car à partir des années 2000, nombre de syndicats « récupèrent » l'ancien système de la *nombrada*, la plupart du temps par la pression et la grève (on le verra dans le cas de San Vicente). Ainsi, les organisations reprennent le contrôle de l'accès au port et de la régulation du travail des *eventuales*.

La singularité du secteur portuaire est majeure, puisque la mise à disposition de dockers intermittents au sein des enceintes portuaires ne passe par aucune entreprise sous-traitante, mais par les syndicats qui contrôlent la « nomination ». En effet, mise à part la période 1981-2000, où le processus de privatisation portuaire avait prévu un schéma « multi-opérateur », selon lequel l'ensemble de fonctions portuaires était développé par des entreprises dotées de leur propre force de travail, les syndicats de dockers intermittents ont historiquement contrôlé l'accès aux postes de travail, en mettant leurs membres à disposition de EMPORCHI -aujourd'hui disparue- et, désormais, des entreprises privées qui monopolisent la concession des ports du pays. De la sorte, la configuration des acteurs et des relations sociales diffèrent dans ce dernier cas, dans la mesure où les syndicats ouvriers – qui dans les secteurs minier et forestier n'agissent que sur le plan des relations professionnelles –

²¹³ Entretien avec José Agurto, Talcahuano, 4 novembre 2014.

*remplacent le rôle joué par les entreprises sous-traitantes pour participer à l'organisation ordinaire du travail, en entretenant des relations directes avec les employeurs*²¹⁴.

En 2015, il existe des *nombrada*, sous contrôle syndical, dans la plupart des ports du pays, marquant aussi le renouveau du pouvoir de ces organisations²¹⁵. Malgré les déclarations de certains dirigeants, ces formes de nomination ne sont pas toujours adossées à un système rotatif égalitaire, du type *redondilla* par listes alphabétique, qui soient géré par une commission de *nombradores*, démocratiquement élus et contrôlés par l'assemblée syndicale²¹⁶. Parfois, ce sont les dirigeants eux-mêmes qui, tous les jours, nomment les membres du syndicat en fonction des besoins, normalement en respectant l'ordre de la liste des membres du syndicat, mais ce qui peut prêter à tout type d'abus. Nous avons pu assister personnellement à certaines sessions de nomination à Coronel, où c'est le dirigeant qui nommait par téléphone, mais aussi à celles du *Sindicato de Estibadores de San Vicente* (SESV) où fonctionne une commission avec un *nombrador* principal, sous contrôle de l'assemblée²¹⁷.

²¹⁴ Sebastián Pérez Sepúlveda, Chapitre V de : *A l'ombre de la sous-traitance. Reconfigurations politiques du travail et des travailleurs au Chili*, Paris, Thèse de Doctorat en sociologie, CESPRA-EHESS, 2018 (en cours de rédaction).

²¹⁵ D'après notre enquête, en 2015, il existe des *nombrada* dans les ports de : Antofagasta, Chañaral, Huasco, Coquimbo, San Antonio, San Vicente, Coronel, Lirquén, Talcahuano, CAP, Corral, Calbuco, Puerto Montt, Chacabuco.

²¹⁶ Comme décrite dans le témoignage de José Agurto pour le syndicat des dockers intermittents de San Vicente, voir Annexe 26.

²¹⁷ Au moment de l'enquête, c'est Sergio Maldonado Lara qui était le "*nombrador*" principal, un docker respecté par tous pour son intégrité. Entretien avec Sergio Maldonado Lara, Talcahuano, 24 mai 2014.

Photo 3. Sergio Maldonado Lara (*nombrador*) et le tableau de nomination du syndicat des dockers de San Vicente (2014)



Source : photo de l'auteur, 2014.

Quoi qu'il en soit, la segmentation reste forte. S'il peut y avoir effectivement distribution égalitaire du travail des intermittents, cette distribution ne concerne que les membres *titulaires* (*socios*) du syndicat ayant signé des CPPT avec la ou les entreprises. Vient ensuite une liste de suppléants, puis celle des « *pincheros* ». A noter aussi que, dans d'autres ports, ce sont les entreprises qui « nomment » les intermittents, sans dépendre des syndicats. C'est le cas à Valparaíso particulièrement (bastion de la COTRAPORCHI) ou dans des ports construits récemment, comme Angamos.

Pourtant, lorsqu'elles existent, ces modalités d'embauche sous hégémonie syndicale, et les pratiques professionnelles collectives qu'elles signifient, sont source d'identification entre le docker et son syndicat. Plus largement, elles facilitent la constitution d'une *communauté portuaire* et de sociabilités militantes très fortes. D'autant que cette coutume historique de la *nombrada* opère en parallèle avec une tradition de culture familiale portuaire. C'est parfois même encore le métier qui peut être transmis en héritage : en cas de décès ou de départ à la retraite, on propose en priorité au fils, ou au frère, de remplacer le docker absent. Ces traditions très fortes offrent la charpente à une économie morale et aux *cadres sociaux de l'intermittence portuaire*. Un phénomène que l'on retrouve sous plusieurs latitudes. Pigenet fait une description très proche pour la

France des années 60-70²¹⁸. Le syndicat est l'architecte d'un ensemble de normes et de conduites, de symboles partagés et de solidarités ouvrières. Ce que l'historien nomme « *les espaces-temps du militantisme portuaire* ». Le port comme le local syndical sont ainsi des territoires privilégiés de socialisation, de prise de parole et de politisation. D'apprentissage du métier aussi. Le syndicat, en même temps qu'il régule les horaires et les tours de travail, empiète sur les lieux et le temps hors travail. Même si les dockers sont, en général, assez réservés sur leur vie privée, le plus souvent leurs proches habitent les alentours du port. Et c'est toute la famille qui vit selon le tempo des allers et venues du père, du mari, du fils. Un constat qu'effectuaient des chercheurs dans les années 50, à propos de Liverpool :

Una pauta tradicional de vida familiar y de asociación entre trabajo y hogar se desarrolló en esta área en épocas en que era difícil obtener un empleo regular. Este hecho hacía imposible para el trabajador portuario y para su familia alcanzar el modo de vida basado sobre el horario regular de trabajo, característico de la moderna sociedad industrial. El trabajador portuario estaba dentro y fuera de su casa en cualquiera de las horas del día, al tanto de lo que ocurría en el puerto y a la vez informándose sí mismo de lo que sucedía en su casa y en el vecindario. La rutina de la esposa del portuario en sus labores caseras era directamente afectada por las horas en que su marido trabajaba y por el género de cargamento que debía cargar. Los niños sabían mucho sobre su padre, y viviendo cerca del puerto, estaban familiarizados con el trabajo que realizaba y se interesaban en el ir y venir de los diferentes barcos²¹⁹.

Quant aux nouveaux venus, ils sont intégrés aux équipes de travail via le syndicat et sa communauté. On apprend le métier et ses dangers aux côtés des plus anciens et en « grim pant » un à un, patiemment, les échelons de la *nombrada* : de *pinchero* à suppléant, de suppléant à titulaire. Le témoignage (en Annexe 26) de José Agurto, fils et frère de docker du SESV, est à ce sujet édifiant. Pigenet souligne à juste titre une « sociabilité d'initiés », avec ses codes, ses interdits, ses rituels, ses gestes, ses mimiques, ses

²¹⁸ Michel Pigenet, « Modalités d'embauche et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », *Politix, Revue des sciences sociales du politique*, N° 63, 2003, pp. 79-90.

²¹⁹ T. S. Simey (ed.), "The Port Community and the Unionism" in *The Dock Worker*, Liverpool, The University Press of Liverpool, 1954 (chapitre traduit et publié par : *Revista de Estudios Marítimos y Sociales (REMS)*, año 1, N° 1, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina, novembre 2008, URL : www.estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/rem-s-nc2ba-1_p98-101-2.pdf).

sobriquets, ses légendes. Des usages très ancrés, qui permettent de distinguer immédiatement le « bleu » ou le néophyte du docker professionnel. Et, c'est bien souvent avec une vision patriarcale et viriliste assumée que se construisent ces codes identitaires :

une sociabilité masculine où la virilité, attribut identitaire majeur, renvoie à une éthique de la dignité et à un code de l'honneur sourcilleux, [qui] se manifeste quotidiennement dans une gestuelle nourrie de vigoureuses poignées de mains, de tapes, de bourrades, voire d'esquisses de coups²²⁰.

Il y a bien là une « culture ouvrière » très marquée, au sens de Michel Verret²²¹, mais aussi spécifique au monde des ports. Une culture imprégnée par un « entre soi » solide et protecteur. Cette culture populaire est aussi celle de la fête, des « virées » nocturnes à la sortie du travail, où l'on dépense sans compter l'argent durement gagné quelques heures auparavant, dans les bars et les hôtels de passe, où l'alcool, la musique populaire, la joie d'être ensemble côtoient aussi les misères du port et la prostitution. Il s'agit de jouir du moment présent par opposition à la morale bourgeoise et conservatrice des classes dominantes. Une « liberté » mise en exergue par les témoignages, d'hier comme d'aujourd'hui.

Es posible reconocer en los relatos de los estibadores la prevalencia de una forma de vida vinculada al disfrute y la solidaridad que se rememora con un vivo reconocimiento, con una libertad sin culpa, que se asocia a una parte natural de la vida y de las clases populares, donde se celebra y se pasa bien, en contraposición a un status quo de las formas de vida conservadoras de las elites, donde se está ajeno de las festividades y el goce o éste se vive en el ocultamiento. Por eso una de las frecuentes críticas del empresariado portuario a los trabajadores es justamente la “farrá”, que los trabajadores gastaran su dinero mayormente en comida y bebida y no en lo que era “debido”. Como mencionamos anteriormente esta vida asociada al disfrute también tiene que ver con un reconocimiento de la transitoriedad de la vida, con la cercanía a la muerte que experimentaban los trabajadores en su diario vivir²²².

²²⁰ Michel Pigenet, « Modalités d'embauche et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », op. cit., p. 82.

²²¹ Michel Verret, *La culture ouvrière*, Paris, L'Harmattan, 1996.

²²² Valentina Leal R. et Carlos Aguirre G., *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue*, op. cit., p. 69.

En bref, une organisation communautaire et syndicale forte qui peut favoriser tout autant un corporatisme régressif que les résistances solidaires face aux abus patronaux ou gouvernementaux²²³. Des tendances lourdes, toutes deux à l'œuvre de manière contradictoire dans un champ syndical qui est, dans les années 2000, profondément fragmenté, voire atomisé, avec plus de cent organisations qui « habitent » cet univers portuaire chilien. En effet, à la différence de la France, où le poids de la Fédération nationale des ports et docks de la CGT est absolu (au niveau local comme national), au Chili, on retrouve plusieurs organisations, souvent concurrentes, éparpillées sur plusieurs dizaines de ports. L'un des défis, pour les militants, avec les réformes des années 80 et 90, est de commencer à unifier travailleurs et syndicats, afin d'affronter les logiques de la globalisation néolibérale. L'entrée en force de grands groupes capitalistes dans les ports signifie, pour les syndicats, affronter un défi considérable.

Certaines fédérations et confédérations historiques comme la COTRAPORCHI et la COMACH tentent alors de maintenir leur culture de négociation, de corporatisme exacerbé même et de clientélisme au profit de leurs affiliés dans ce nouveau contexte. Ces organisations continuent à diriger, coûte que coûte, leurs bastions, à commencer par Valparaíso. Elles sont aussi régulièrement dénoncées pour leurs pratiques autoritaires et leurs liens avec les entreprises et les grands partis de gouvernement. Selon plusieurs acteurs du secteur portuaire, des accords non-officiels sont négociés entre ces confédérations et le nouveau patronat du secteur pour éviter les mobilisations, éviter tout risque de grève, et en échange recevoir quelques avantages matériels. C'est ce que dénoncent Sergio Vargas, leader du port de San Antonio, et ses amis, en 2014 :

Dentro del ámbito portuario, tanto Baeza [de la COTRAPORCHI], como el retirado Roberto Rojas [de la COMACH], son sindicados como "dirigentes de papel", a quienes el gobierno de turno y los empresarios manipulan a su favor y otorgan beneficios cuando los trabajadores a nivel nacional paralizan sus actividades, tal como acusaron otros dirigentes²²⁴.

C'est aussi ce que les témoignages que j'ai pu recueillir semblent confirmer. Peu à peu, d'autres militants ont voulu essayer de retrouver un pouvoir syndical historique, plus conflictuel, autonome et en même temps unitaire. C'est ainsi qu'est née l'idée de l'Union

²²³ Sur cet entre soi de la culture ouvrière, consulter également les réflexions de Xavier Vigna : « Organisations, communautés et cultures ouvrières (1914-milieu des années 1930) » in *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, Paris, Éditions Perrin, 2012, pp. 64-118.

²²⁴ "Portuarios denuncian "arreglos" para evitar movilizaciones", *Marítimo Portuario*, 2 mai 2014.

portuaire, qui finit par représenter presque 80 % des travailleurs maritimo-portuaires du Chili. Une histoire qui, pour la comprendre, doit partir de la région du BioBío et remonter au début des années 2000.

DEUXIEME PARTIE

“Sí la Unión Portuaria por la vía de los hechos, la fuerza, la movilización, las propuestas, no hubiera levantado reivindicaciones propias, no creo que hubieran legislado. Creo que es una actitud ambigua, en la medida en que los portuarios se han movilizado, los han obligado a tomar una posición al respecto. Entonces uno se pregunta ¿por qué no lo hicieron antes?, ¿cachai?, porque siempre son los trabajadores los que se tienen que mojar: tenemos que de alguna forma instalar estos temas con movilización, etcétera, etcétera... poner los temas en la mesa y ellos no reaccionan”.

Pablo Klimpel, jeune docker de 32 ans (Santiago, 22 février 2016).

III) Aux origines de l'Union portuaire : la lente incubation d'une expérience syndicale exceptionnelle (2003-2010)

A/ La région du BioBío et ses ports : un univers portuaire au cœur du modèle primo-exportateur chilien

Ainsi que nous le verrons, c'est la région du BioBío (capitale : Concepción) ou, plus exactement, les ports de cette belle contrée *sureña* qui concentrent une grande partie des origines de l'UPCH. Terre de volcans et principale zone d'habitation et de résistance du peuple Mapuche, cette province du pays a aussi été l'un des foyers du mouvement ouvrier (avec les mines de charbon de Lota) et, plus récemment, du développement d'une partie de l'extrême-gauche chilienne, dont le Mouvement de la Gauche Révolutionnaire - MIR (à partir de 1965)²²⁵. Les ports de Concepción font partie de la zone « Centre-Sud » d'exportation selon la classification de la Chambre maritime. Pris nominalement, les ports de ce territoire sont loin derrière, en volumes transportés, de San Antonio ou Valparaíso, et selon la Direction Nationale des Douanes, cette zone ne représentait que 11% des exportations nationales en 2004. Néanmoins, envisagés dans leur ensemble, ces ports occupent désormais la deuxième place au plan national : environ 25.000 conteneurs en 2013 mais plus de 50.000 en 2017 étaient importés-exportés par trimestre depuis les ports du Centre-Sud, contre respectivement 90.000 puis 110.000 pour la zone Centre, ce qui met en évidence le dynamisme et la forte croissance de cette région portuaire depuis 6 ans (en comparaison avec le pôle Valparaíso/San Antonio)²²⁶.

Il s'agit donc d'un secteur d'importance du système portuaire chilien qui concentre l'activité exportatrice de domaines économiques spécifiques ayant un poids stratégique au plan national et mondial : en premier lieu, l'activité forestière et l'industrie du bois qui

²²⁵ Sur les origines du MIR : Eugenia Palieraki, *¡La Revolución ya viene! El MIR chileno en los años sesenta*, Santiago, LOM ediciones, 2014 et Marco Álvarez Vergara, *La Constituyente Revolucionaria. Historia de la Fundación del MIR chileno*, Santiago, LOM ediciones, 2015.

²²⁶ Statistiques détaillées disponibles sur : Campport, *Total nacional: Contenedores para comercio exterior transferidos por puertos chilenos*, 2018, URL: http://www.campport.cl/sitio/wp-content/uploads/2017/10/Tabla-2_Total_Nacional_Contenedores_para_comercio_exterior_transferidos_por_puertos_chilenos_Unidades.xlsx.

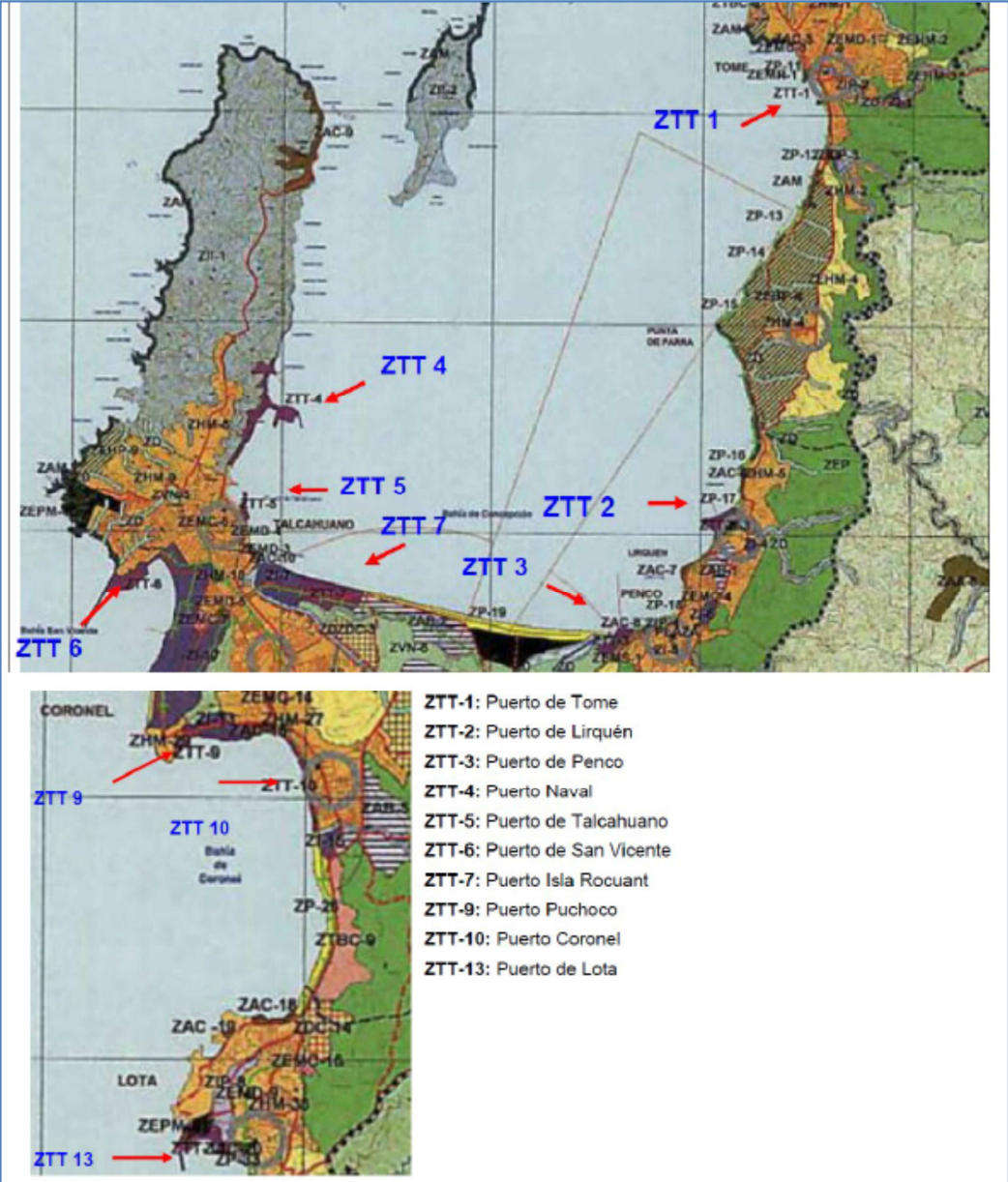
constituent plus de 70% de la valeur chargée dans les ports du BioBío ; deuxièmement, les produits agricoles, de la pêche et des entreprises de salmoniculture (le Chili étant parmi les premiers producteurs mondiaux de saumons d'élevage). On trouve dans le Sud Chili (région du Maule, BioBío, de La Araucanía, de Los Lagos), de grandes entreprises de monoculture forestière, activité dominée par des géants tels que *Forestal Arauco Celco* et *CMPC – Forestal Mininco* (propriétés des groupes Angelini et Matte, déjà cités). Ceci, avec des plantations qui s'étendent sur plus de 2 millions d'hectares, produit d'une concentration sans précédent réalisée durant la dictature, au détriment des terres communautaires Mapuche et détruisant les acquis de la réforme agraire des années 60-70. A partir du décret 701 de 1974, l'industrie forestière devient une priorité nationale, fait jamais démenti depuis, malgré la déprédation sociale, ethnoculturelle et écosystémique que cela signifie²²⁷. Malgré aussi les résistances tenaces et qui sont toujours plus radicales du peuple Mapuche.

Les gouvernements démocratiques renforcent même cette orientation mono-exportatrice à partir de 1990. Cette structuration économique megaextractiviste dépend directement des ports régionaux particulièrement pour l'exportation de la pulpe chimique de bois, utilisée par l'industrie papetière, mais encore pour ce qui est du bois en morceaux, en planches ou manufacturé, à destination prioritairement des États-Unis, de la Chine, du Japon ou de la Corée du Sud. Le tout représente chaque année des sommes dépassant les 4 milliards de dollars d'exportation (voir chiffres en Annexe 10 et aussi en Annexe 8, le comparatif entre les ports de la région avec ceux de Valparaíso et San Antonio, et leur classement en Amérique Latine). Ainsi, si ces ports ne forment pas une activité essentielle de l'économie régionale en proportion du PIB (centrée sur l'industrie et la production d'énergie électrique), ils se situent malgré tout dans une position essentielle de la chaîne logistique d'exportation. De fait, à la différence des ports de la zone Centre, ils sont essentiellement dédiés à l'exportation, sans presque rien décharger en retour. Le BioBío bénéficie aussi de la diversité de son écosystème portuaire et de conditions géographiques exceptionnelles : organisés dans trois baies principales (Concepción, Talcahuano-San Vicente et Coronel), une dizaine de ports sont interconnectés dans un rayon de 36 kilomètres. Les principaux ports d'exportation sont

²²⁷ José Aylwin, Roberto Sánchez y Nancy Yáñez, *Pueblo mapuche y recursos forestales en Chile: devastación y conservación en un contexto de globalización económica*, Santiago, Observatorio Ciudadano, 2013, URL : http://www.mapuche.nl/doc/forestal_chile140121.pdf.

aujourd'hui ceux de San Vicente, Coronel, Lirquén, auxquels on peut ajouter le port historique de Talcahuano, et ceux de Penco et Corral.

Carte N°2. Le système portuaire de la province de Concepción



Source : MOPTT, 2010.

Comme le montre également la carte en Annexe 9, ces différents ports sont liés par un espace urbain continu et un réseau dense de transports urbains, alors qu'en 2004 débute la construction d'une route de connexion interportuaire directe entre Penco et Talcahuano (s'ouvrant sur le réseau routier Penco - Concepción). Ces ports sont donc ouverts sur l'arrière-pays, vers la capitale régionale Concepción et l'aéroport *Carriel Sur* et

plus largement sur l'axe Nord – Sud du pays, avec Santiago (à 500 km) et reliés au chemin de fer et à la *Panamericana* qui vertèbre tout le continent. Le caractère primo-exportateur de la région s'est fortement accentué au fil des décennies, région aussi marquée par l'histoire des mines de charbon de Lota et Schwager ou encore par la production sidérurgique à Huachipato (avec la *Compañía de Acero del Pacífico* - CAP), fondée il y a 57 ans. Une zone forgée ainsi par une longue histoire d'organisation ouvrière et de luttes salariales²²⁸.

Néanmoins, la fermeture des mines à la fin des années 80, le déclin de la petite manufacture et l'expansion galopante de l'industrie forestière ont profondément remodelé le profil de ces territoires, de ces ports, tout comme la morphosociologie de la classe ouvrière. Plusieurs rapports du MOPTT offrent une présentation monographique de chacun des ports de la région : sans revenir sur tous les détails et multiples données statistiques, nous en reprendrons ici certains éléments²²⁹.

Le port le plus ancien est celui de Talcahuano fondé dès 1764 sur décision du gouvernement de l'époque qui ordonne la construction d'une jetée au niveau du canal *El Morro* pour optimiser chargements et déchargements de marchandises. C'est en 1915, puis sous le gouvernement Alessandri (1958-1964), que ce port prend sa dimension actuelle. Il s'agit aujourd'hui d'un terminal d'État avec une très faible activité faute d'investissement et d'équipements. De plus, de par sa configuration géophysique et la blessure laissée par le tremblement de terre de 2010, il ne peut recevoir de grands navires. C'est néanmoins dans ce port que sont nés plusieurs syndicats de dockers et, de fait, pour partie, l'histoire portuaire locale²³⁰. A partir des années 60, néanmoins, il est décidé une extension à San Vicente, dans la baie voisine, avec la construction entre 1968 y 1974 de deux sites de déchargement, puis -à la fin des années 80- le début d'un nouveau quai (quai numéro 1) terminé en 1992. Avec les lois de « modernisation », le port de San Vicente et ses trois sites d'opération passent sous le contrôle de l'entreprise concessionnaire *San Vicente Terminal Internacional S.A.* (SVTI). Il devient un terminal

²²⁸ Sur les traditions de luttes ouvrières dans ce secteur, consulter : Jorge Ayala Córdova, *Historia del Movimiento Sindical de Huachipato, 1970-2013*, Concepción, Ediciones Escaparate, 2017.

²²⁹ Cf. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, *Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria: Impacto en la Competitividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana*, Santiago, Dirección de Planeamiento, 2010, URL : http://www.dirplan.cl/estudios/Paginas/Detalle_estudios.aspx?item=59 (Chapitre 15 : "Sistema portuario del BioBio") et Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, *Sistema portuario en Chile*, op. cit.

²³⁰ Entretien avec Moises Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

portuaire essentiel de la région (30^{ème} place au niveau latino-américain et l'un des ports à plus forte croissance), avec 5.6 millions de tonnes transportés et 453.000 TEU en 2013, et l'équivalent de 42,5% du transport portuaire du BioBío en 2015²³¹. Comme vu plus haut, SVTI représente un consortium capitalistique alliant à part égale deux grandes multinationales : l'une d'origine chilienne, SAAM (*Sudamericana Agencia Aéreas y Marítimas*) et l'autre *SSA Holdings International*, des États-Unis. Ce terminal se concentre essentiellement sur le transport de conteneurs, mais aussi de produits en vrac : bois, chips et pulpe de bois, aliments et sel, produits industriels. Cette entreprise déclarait, en 2015, environ 68 millions de dollars de chiffres d'affaires et plus de 7 millions de bénéfices²³².

Photo N° 4. Vue aérienne du terminal SVTI



Source : MOPTT, 2010, p. 15.

S'étendant sur plus de 40 hectares (dont 5 entrepôts de plus de 50 000 M²), SVTI est fortement équipé : dès les années 2000, il possède notamment trois grues mobiles de haute technologie (Gottwald, modèle HMK-280) capables de transférer 17 conteneurs par

²³¹ Chiffres de la CEPAL, voir Annexe 8.

²³² Les chiffres d'affaire cités dans ce paragraphe sont indicatifs et issus d'informations fournies par des syndicats de l'Union portuaire.

heure, de lever 100 tonnes et avec une portée de 22 mètres. Il possède, depuis 2012, 9 grues mobiles avec une capacité de 25 conteneurs / heure, 65 *grúas horquilla*, 16 grues porte-conteneurs, 44 *tracto-camiones* pour le transport de ceux-ci, etc. Avec un quai de plus de 680 mètres de long, un tirant d'eau de 12,2 mètres, SVTI peut accueillir des navires d'une capacité de 8000 TEU et d'une longueur de 347 mètres²³³. En 2015, selon l'entreprise, environ 900 travailleurs (plutôt 700 selon les syndicats consultés) sont employés dans cette enceinte, dont 450 personnes sous contrat et 350 dockers intermittents. Selon le gérant général de SVTI, Eduardo González :

*Gracias a esta fuerza de trabajo, somos capaces de transferir un promedio de 22 mil contenedores mensuales, lo que nos ubica como el tercer Puerto con mayor movimiento de contenedores después de San Antonio y Valparaíso*²³⁴.

Autre port important de la région : *Puerto Coronel*. Il s'agit d'un port privé constitué légalement en 1989 et qui voit la construction d'une longue jetée artificielle avec quatre sites de transfert de charge achevée en 1996 (dans le sillage de la fermeture définitive des mines de Schwager en juillet 1995). Ce terminal est contrôlé par le groupe d'exploitation forestière *Celulosa Arauco* et par le groupe ULTRAMAR (famille Von Appen). La présence dans le capital de la famille Angelini montre le souci permanent pour ces grands patrons d'industrie de contrôler le circuit d'exportation de leurs produits forestiers. Sur une surface de 34 hectares avec –désormais- trois jetées, les 900 dockers de Coronel transfèrent essentiellement du bois, de la cellulose et ses dérivés, mais aussi des produits en vrac (du charbon particulièrement) et en conteneurs (pour un total transféré de plus de 6 millions de tonnes en 2013 et 521.527 TEU en 2014²³⁵). Le port est désormais le plus productif de la région (avec une moyenne de 85 conteneurs/heure) et possède l'équivalent de 1,6 kilomètre linéaire de zone d'arrimage (il peut recevoir deux navires porte-conteneurs en même temps), 6 grues de très grande capacité (plus de 50 tonnes), ainsi que 1,8 kilomètre de réseau ferré en interne²³⁶.

²³³ Source : SVTI, <http://www.svti.cl/equipos.html> et <http://www.svti.cl/frenteatraque.html> (consulté le 11 juillet 2018).

²³⁴ "Un día en el puerto SVTI", *Revista Logistec*, 7 décembre 2016, URL : <http://www.revistalogistec.com/~revistal/index.php/vision-empresarial/un-dia-en/item/2595-dia-en-viii-puerto-san-vicente-terminal-internacional>,

²³⁵ Voir Annexe 8.

²³⁶ Puerto Coronel, <http://www.puertodecoronel.cl/nuestro-terminal/ubicacion-y-accesos?top=50#cifras> (consulté le 12 juillet 2018).

Photo N° 5. Le port de Coronel et ses trois jetées



Source : Camport, 2016, www.camport.cl.

Enfin, citons le port de Lirquén, dont on verra qu'avec SVTI et Coronel, il forme une « triade » essentielle aux mobilisations de l'Union portuaire. Son histoire en tant que port commercial privé est en lien direct avec l'exploitation des mines de charbon de zone de la commune de Penco :

Sus inicios como puerto comercial se remontan a 1953, cuando la Carbonífera Lirquén decidió alargar su muelle para permitir el atraque directo de naves que embarcaban carbón, fosforita y azúcar en sacos. En 1985 se amplió el muelle N°1 a 4 sitios, se habilitaron nuevos patios y bodegas, y se adquirieron nuevos equipos para la operación. Respondiendo a las necesidades de la industria nacional y regional (transporte de contenedores y productos manufacturados de madera), entre 1995-1996 se construyó un segundo muelle con dos sitios de atraque y calados autorizados de hasta 50,8 pies, el cual fue ensanchado el año 2000 para permitir la operación de dos grúas móviles para el manejo de contenedores a altas velocidades²³⁷.

Entre 2000 et 2005, plus de 50 millions de dollars sont investis dans l'achat de grues Liebherr, la modernisation et l'élargissement du port et des patios. Le tout est mis au service –là encore- de la monoculture extractiviste forestière d'exportation. Dans ce cas

²³⁷ MOPTT, *El sistema portuario de Chile*, op. cit., 2005, p. 66.

également, le port est sous contrôle direct du groupe Matte et *Celulosa Arauco* (en alliance avec la *Compañía de Petroleos de Chile* - COPEC). Aujourd'hui, ce sont 700 personnes qui y travaillent, avec un chiffre d'affaire de presque 50 millions de dollars et de plus de 3,2 millions de bénéfices annuels (2015).

Photo N° 6. Décharge d'un porte-conteneur par des grues Liebherr (Puerto Lirquén)



Source : Puerto Lirquén, 2016, <http://admin.puertolirquen.cl>.

Comme le confirme Gonzalo Díaz, économiste, l'un des principaux conseillers et organisateurs de l'Union portuaire, le système portuaire de BioBío est structuré autour de ces trois ports principaux où l'on retrouve l'intervention des principaux groupes du capitalisme familial chilien (présentés au Chapitre 2), parfois en alliance avec des multinationales et capitaux étrangers. Díaz insiste sur cette présence, et y compris leurs liens avec la dictature ou l'histoire répressive du pays :

son tres grandes grupos económicos, el Grupo SAAM, un tradicional grupo portuario, muy antiguo, de hecho por un buen tiempo ese grupo perteneció al Estado, en el proceso de privatización de la industria nacional durante los '70 y '80 pasó a manos privadas: a un abogado que se llamaba Ricardo Claro, abogado que trabaja para el Estado y que se lo compró a 'precio de huevo'. Ahora pasó a manos del Grupo Luksic, el empresario más poderoso del país [...]. Ese es San Vicente, SAAM. SAAM tiene la

mayoría de los puertos del país. Después viene el Grupo Matte, tradicional empresario chileno de la vieja guardia, en el sentido de los que financian golpes de Estado, políticos y cosas por el estilo, dentro de la historia nacional hay varios cientos de muertos que se le cargan a la familia Matte. El Puerto Lirquén nace principalmente como un puerto de salida de los productos de la Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones, la CMPC.: con el proceso de industrialización del país, la familia Matte se instala con esta compañía de papel, La Papelera, y ahora con su propio puerto [...].Y el otro es el Grupo Angelini-Arauco-Copec, que tiene el puerto de Coronel. Tiene algunas otras inversiones, por ejemplo en puerto Huasco²³⁸.

Pour répondre à cette nouvelle physionomie du capital dans les espaces portuaires régionaux, les syndicats doivent repenser leur stratégie et modalités d'organisation, au risque d'être complètement dépassés. C'est cette idée qui émerge dans les années 2000 à San Vicente.

B/ La consolidation d'une « communauté syndicale » : le rôle du *Sindicato de estibadores de San Vicente* et de ses militants

On l'a dit en introduction : l'approche sociologique des mouvements sociaux (dans le sillage notamment de McCarthy et Zald) insiste sur le fait que la construction d'une protestation collective est aussi bien affaire d'organisation que de « mobilisations de ressources ». Ces ressources souvent acquises auparavant ou « apprises sur le tas » qui ne sont pas seulement –et même pas surtout- matérielles, mais aussi « affectuelles »²³⁹, idéologiques ou encore liées aux capacités individuelles de certains leaders à porter et diffuser des idées, donnant ainsi corps à un mécontentement diffus et facilitant le passage à l'action collective.

Pour schématiser à l'extrême, disons que les organisations de mouvement social (SMO) fonctionnent comme des accumulateurs de « ressources » qui sont « injectées »

²³⁸ Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 28 juillet 2015.

²³⁹ Isabelle Sommier, « les états affectifs ou la dimension affectuelle des mouvements sociaux » in *Penser les mouvements sociaux*, op. cit., pp. 185-201.

*dans un mouvement social en faisant baisser les coûts de la participation individuelle*²⁴⁰.

On sait aussi aujourd'hui que ce concept « mou » de *ressources* ne peut expliquer en soi une mobilisation et, surtout, que ces dernières n'existent pas indépendamment des cadres de l'action collective (*frame*), d'un « canevas » culturel et d'un contexte socio-historique. En ce sens, on peut aussi mentionner la notion de « *répertoire organisationnel* » entendu comme « *la gamme des formes d'organisation disponibles pour les acteurs à un moment donné* » et comme un « *des modèles d'action* » qui seraient, d'une part, « *inégalement accessibles et familiers aux individus et aux groupes sociaux* » et, d'autre part, influencés par un contexte donné mais aussi par la présence de militants apportant une expérience déterminante à cette fabrique protestataire²⁴¹. Nous nous attarderons donc également sur la *trajectoire militante et syndicale* (notion que nous préférons à celle de « carrière militante ») de quelques dirigeants, dont la marque et les engagements ont profondément influencé le cours pris, ensuite, par les formes d'organisation des dockers de l'Union portuaire²⁴².

Ce qui ressort très clairement tant des entretiens que des archives et de l'étude de la presse, c'est que la *fabrique du répertoire organisationnel* que constitue l'Union portuaire du BioBío (UPBB), puis l'UPCH (nationale), est intimement liée à l'un des syndicats du port de SVTI : le *Sindicato de estibadores de San Vicente* (SESV). Ce syndicat doit beaucoup à l'impulsion donnée par certains militants aux origines de cette « incubation », toujours en lien avec une histoire syndicale et politique locale dense et variée.

Comme l'indiquent ses statuts, le SESV est né formellement le 12 août 1954 à Huachipato comme *Sindicato Profesional de Estibadores y ramas similares de la Compañía de Acero del Pacífico S.A.*, alors que le port de San Vicente n'existe pas encore. Il devient

²⁴⁰ Emmanuel Pierru, « Organisations et ressources » in Olivier Filieule, Eric Agrikoliansky, Isabelle Sommier, *Penser les mouvements sociaux*, op. cit., p. 21.

²⁴¹ La notion de répertoire organisationnel a été forgée par la sociologue Elisabeth Clemens à propos du mouvement de femmes aux Etats-Unis (« Organizational Repertoires and Institutional Change: Women's Groups and the Transformation of U.S. Politics, 1890-1920 », *American Journal of Sociology*, Vol. 98, No. 4, 1993, pp. 755-798. Cité par : Emmanuel Pierru, « Organisations et ressources », op. cit., pp. 33-34).

²⁴² Olivier Filieule, « Proposition pour une analyse procesuelle de l'engagement individuel », *Revue française de science politique*, Vol. 51, 2001, pp. 199-215, URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2001-1-page-199.htm>.

Sindicato profesional de estibadores del puerto San Vicente seulement en 1964²⁴³. La motivation initiale vient d'un petit groupe de 26 dockers de Talcahuano qui souhaitent s'organiser face à la dispute permanente que constitue l'accès au travail dans le port. Il s'agit aussi de bénéficier de rémunérations relativement importantes et d'un statut social que le travail de docker nécessite. Ainsi, pour l'inauguration du port par l'État, le syndicat existe déjà et est prêt à proposer ces services à EMPORCHI. Ces travailleurs intermittents parviennent à se mettre d'accord avec l'autre syndicat du port pour une meilleure répartition et alternance des tours de travail²⁴⁴. Les ouvriers sont par la suite affiliés à la COMACH et peuvent de ce fait jouir des avancées issues de plusieurs négociations collectives : tarif régulé national, respect des normes déterminées nationalement pour chaque *cuadrilla* et chaque métier et, surtout, permis de travail limités en nombre et contrôlés par les autorités (*matrícula marítima*). Mais, les grandes réformes de la dictature et les vents de modernisation néolibérale enterrent ces acquis à San Vicente, comme au plan national (voir chapitre 2). D'autant plus qu'entre la période d'EMPORCHI et celle de la concession unique des années 2000, ce ne sont pas moins de 17 entreprises qui interviennent dans le port, notamment MININCO (bois) ou les entreprises de farine de poisson. Ces acteurs économiques incontournables imposent leurs règles à un nombre croissant de syndicats dans un contexte de régime civico-militaire répressif²⁴⁵.

A la fin de la décennie 90, et après un premier échec en 1985, le syndicat et ses dirigeants réagissent de nouveau et s'engagent -avec une réussite certaine- dans un processus d'unification destiné à combattre les divisions, l'émiettement et avec comme objectif de pouvoir faire face à grande entreprise concessionnaire unique qui doit prendre le contrôle du terminal. Marcos Cárdenas est l'un entre eux:

Aquí es importante decir que en ese período, entre el 98 y el 2000, habían alrededor de 16 sindicatos en esta comuna: así que estábamos bastante dispersos, divididos, y no se conversaba, porque había una rivalidad de antaño que se fomentó quizás a lo largo de los años, de los viejos estibadores, de los viejos dirigentes, que era sumamente difícil entablar conversaciones... Pero a raíz del anuncio de la

²⁴³ *Nuevos Estatutos del Sindicato de estibadores de San Vicente*, Talcahuano, approuvés en novembre 2005, Archives SESV.

²⁴⁴ Patricio Villa, "Sindicato de Estibadores de San Vicente: 57 años en la historia de la Región y de los Trabajadores", *Resumen*, 1 octobre 2011.

²⁴⁵ Entretien avec Sergio Parra, Talcahuano, 24 mai 2014 et Manuel Ossa, "Estibadores de San Vicente: una organización comunitaria y sindical", *Reportajes del correo de los trabajadores*, 3 novembre 2002, URL : www.archivochile.com/Mov_sociales/CUT/MScut0025.pdf.

privatización es que nos empezamos a articular con los demás sindicatos, poco a poco. Me recuerdo que hubo una iniciativa de formar un congreso de puros dirigentes de la comuna, que después tuvo un gran éxito porque participaron todos los sindicatos. Y ahí es como se articula, a raíz de ese congreso, que fue a principios del 2000. Además con lo que se pretendía en ese congreso si es que había una posibilidad de unificar todos los sindicatos, porque como ya se sabía que el puerto iba a ser operado solo por una empresa, que se llama mono-operador. Entonces eso nos obligó a reaccionar y a enfrentar a ese monoperador, o a ese único empleador, a raíz de nosotros imitar lo que había hecho la empresa, y que ojalá esa empresa única o ese mono-operador pudiese relacionarse solamente con un sindicato. Y nosotros veíamos que estábamos en desventaja a raíz de que como éramos tantos, era muy difícil. Además que aparte de ser varios sindicatos, eran sindicatos chiquititos, de 20, 30 personas. Entonces era muy poca la fuerza que tenía en forma separada cada sindicato. Y se logra: se logra la unificación. No completa. No todos 'atinan', no el 100% de los sindicatos que participan de ese congreso, pero sí alcanzamos, yo diría, a reunir el 70% de los sindicatos. Y todos nos fusionamos en el sindicato que hoy en día es²⁴⁶.

Ce premier pas unificateur a été fondamental. Il a aussi été rythmé par de nombreux conflits internes et débats houleux tout au long de la décennie. Sergio Parra intègre le port en 1991 comme suppléant, puis en 1992 en tant que « *auxiliar de patio* ». Il est affilié à un petit syndicat dont les vieux dirigeants en place depuis l'époque de la dictature (très souvent cooptés ou ancrés dans une culture corporatiste) n'étaient plus représentatifs de cette nouvelle génération de dockers, plus militants et combatifs. Les vieux leaders sont finalement écartés par Parra et ses camarades. De fait, dès la fin des années 80, sont apparues des tentatives de coordination territoriale, notamment au travers de « conseils » syndicaux par zones. Les discussions sur comment unifier davantage les organisations se multiplient, mais sans grand succès : « *chacun voulait conserver son local syndical* », selon Parra. Dans un premier temps, a émergé l'idée de centraliser la *nombrada*, malgré la dispersion syndicale, initiative qui tient un an seulement, victime des conflits intersyndicaux.

²⁴⁶ Entretien avec Marcos Cárdenas, Talcahuano, 25 mai 2014.

Cuando en el 2000 acá llega el mono-operador, que es el que se hizo cargo del puerto, aquí sucedieron varias cosas y el miedo a lo desconocido, a lo que se podía venir, de cómo se iba a trabajar con esa empresa, cuál era la empresa. Nos sirvió a nosotros, ese miedo. Lo canalizamos en unirnos como sindicato para enfrentar esta situación. Primero, se hizo una central de nombrada, donde la empresa que hasta el momento, en el 2000, pedía a la gente, y esta central de nombrada abarcaba a todos los sindicatos que estaban acá en la comuna Talcahuano San Vicente, y de ahí por cada sindicato se iban dando cupos de trabajo para hacer un poquito equitativo el cuento. Y eso duró casi un año. De ahí se decidió y el sindicato de estibadores de San Vicente abrió las puertas: colocó toda su infraestructura al servicio de la unidad del sector. Entonces, todos los sindicatos chicos nos vinimos para acá y aquí [nos] fortalecimos²⁴⁷.

Au moment de consolider l'organisation, tout en reprenant le contrôle de la *nombrada*, José Agurto est déjà dirigeant du syndicat (il est secrétaire depuis 1990). Il se rappelle de l'impact de la proposition d'unification qu'il lance avec ses camarades à tous les dockers du port (voir son témoignage en Annexe 26) : plusieurs centaines de travailleurs (380 selon Agurto, 400 selon d'autres témoignages) et quelques 9 organisations syndicales font le pas et fusionnent avec le syndicat historique. Néanmoins, la tâche n'est pas facile, les cultures syndicales sont souvent différentes et les tensions sont vives. Dans un contexte de forte demande de travail, certains travailleurs passent outre le syndicat pour proposer leurs services directement à l'entreprise. Par ailleurs, cet afflux de nouveaux *socios* signifie plusieurs ruptures des règles internes du syndicat. C'est un moment de reprise en main organisationnelle et de réaffirmation de trois principes clefs qui avaient fait la longévité du syndicat : la primauté de l'assemblée des affiliés dans la prise des principales décisions, le respect de la *nombrada* (gérée par une commission élue et tournante) et, enfin, l'imposition à tous du règlement de discipline et des sanctions correspondantes.

Un reportage sur le syndicat réalisé en 2002 souligne des règles internes très strictes qui viennent discipliner la conduite du travailleur dans -et y compris hors- du lieu de travail. Sont durement sanctionnés toute agressivité, insultes ou forme de violence, état d'ébriété dans l'enceinte portuaire, le non-respect des indications du superviseur ou des règles d'hygiène et sécurité, le vol, la non-assistance à un collègue en danger, le non-

²⁴⁷ Entretien avec Sergio Parra, Talcahuano, 24 mai 2014.

respect des tours fixés par la commission de *nombrada*, etc. Ce règlement est révisé régulièrement, approuvé en assemblée et donne à la commission de discipline (appelée avec ironie « la cour suprême ») la possibilité de sanctionner, expulser provisoirement ou définitivement du syndicat, un *socio*²⁴⁸. Les témoignages, les statuts consultés sur place et diverses observations participantes en assemblée du SESV en 2014-2015 confirment que ces règles semblent approuvées et suivies par les membres, bien que parfois discutées ouvertement face aux dirigeants. L'assemblée se réunit sur proposition du président du syndicat une fois par mois (en présence d'au moins 60% des affiliés) et prend la plupart de ses décisions à la majorité simple²⁴⁹.

Dans les années 2000-2004, la plupart des adhérents arrivés au moment de la fusion s'en vont ou sont écartés du syndicat. Ces départs sont dus à de nombreux plans en retraite anticipée et de reconversion mis en place en même temps que la « modernisation » des ports, mais aussi à des expulsions disciplinaires. Marcos Cárdenas, José Agurto, Sergio Parra, Gonzalo Díaz : tous soulignent cette transition difficile -et selon eux nécessaire- pour consolider le syndicat.

*Y, bueno, acá nos demoramos alrededor de 4 años en conocernos. Por diferentes problemas de indisciplina, tuvimos que aplicar la 'mano dura', expulsando gente. Y, como le digo, en los planes de mitigación logramos sacar a personas con pensiones; microempresarios, hubo un proceso de reconversión. Y de eso quedamos un grupo de alrededor de 130 trabajadores aproximado en este sindicato [...] O sea, cuando tú estás en un proceso de afianzarte dentro del puerto, de ser la fuerza de trabajo que el puerto necesita, tienes que ser un poquito más rígido en todo lo que es la parte laboral y disciplinar del sindicato. Por lo tanto, había gente que no llegaba a trabajar, que faltaba. Se les fueron dando oportunidades. Se creó un reglamento de disciplina que a mí el compañero, desaparecido ya, el compañero presidente que era Dante Campana, me encargó de hacer y se hizo bastante duro. Fue aprobado por la asamblea y, en torno a ése, se fue sancionando y enrielando a los socios*²⁵⁰.

Finalement, 130 adhérents restent (ils sont environ 170 aujourd'hui), tous dockers *eventuales*. Le syndicat possède une direction composée de 5 personnes : président,

²⁴⁸ Manuel Ossa, "Estibadores de San Vicente: una organización comunitaria y sindical", *Reportajes del correo de los trabajadores*, op. cit.

²⁴⁹ *Nuevos Estatutos del Sindicato de estibadores de San Vicente*, op. cit.

²⁵⁰ Entretien avec Sergio Parra, Talcahuano, 24 mai 2014.

secrétaire, trésorier, directeur de la commission disciplinaire et directeur de la commission de *nombrada*. Les dirigeants maintiennent leur activité et leur travail dans le port. Ils bénéficient d'avantages matériels somme toute limités, notamment une prime – minime- de 40 000 pesos (pour le téléphone et le transport), la possibilité de « sauter » certains tours de travail pour cause de réunions ou tâches spécifiques, et des remboursements en cas de déplacements exceptionnels, à Santiago (souvent en avion) par exemple. Les rétributions symboliques, subjectives et sociales sont, elles, bien réelles comme l'indique la fierté des dirigeants interrogés, même si cet engagement est très exigeant en temps personnel et charge psychologique. Si nous avons pu constater une rotation réelle entre les diverses charges de direction, elle ne se réalise en fait qu'au sein d'un groupe assez restreint de dirigeants à la tête du syndicat au cours des 20 dernières années. Ainsi, les élections de janvier 2015 confirment le rôle de militants de longue trajectoire dans le port²⁵¹. Une direction par contre assez variée politiquement puisqu'au moment de notre enquête, son président (Juan Fierro) est un évangéliste convaincu et revendiqué, alors que Sergio Parra est militant dans la gauche révolutionnaire (*Comunidad Militante*) et que José Agurto Alegría se déclare « libertaire sans parti ».

Ce dernier, dont nous reproduisons l'entretien intégralement en Annexe 26, est un personnage exemplaire de ce militantisme familial portuaire de long terme. Il travaille dans le port depuis tout jeune aux côtés de ses frères en tant que suppléant et *pinchero*, son père est l'un des fondateurs du syndicat. Comme indiqué plus haut il devient secrétaire de SESV en 1990, puis occupe diverses charges jusqu'en 2016 (dont la présidence durant de nombreuses années), bien qu'ayant été admis en retraite anticipée en 2000. Surnommé « El Ñaro » (pour une raison dont nul ne se souvient), forte tête, impulsif et dirigeant apprécié dans les luttes, il est l'une des figures et l'une des voix de la protestation portuaire au niveau de tout le BioBío et, bientôt, l'un des porte-parole de l'Union au plan national.

²⁵¹ Sont alors élus par l'assemblée : José Agurto avec 67 voix, Sergio Parra – 51 voix, Juan Fierro – 44 voix, Luis Romero - 40 voix et Gabriel Santander – 35 voix (source : Resumen, 8 janvier 2015).

Photo N° 7. José Agurto A., dirigeant du SESV et de l'Union portuaire



Source : Photo de l'auteur, Talcahuano, 2014.

Le syndicat lui aurait « sauvé la vie » : avec une jeunesse plongée dans de graves problèmes d'addiction et de drogue, c'est un camarade docker qui l'oriente vers le syndicalisme et une école de formation syndicale à Concepción :

Eso me ayudó a dejar el tema de la droga. Cuando yo salgo elegido dirigente, se me produce un giro de 360 grados y dejo de consumir en el grado que estaba, y me dediqué a esto. Y encontré que era fascinante trabajar para los compañeros, ocupar mi tiempo libre, y creo que es un buen método para dejar las drogas, dedicarse a esto, sindicalismo. [...] Incluso le digo a mi hermana, en broma "tienes que escribir un libro 'De la droga a la presidencia'. [Risas] Pero creo que es una buena terapia y, de hecho, la hemos aplicado con algunos compañeros²⁵².

Il rajoute que ce type d'engagement syndical a de nombreux coûts en terme de vie familiale et sociale, et qu'il n'est durable que s'il est accompagné par un tissu de soutiens communautaires, interpersonnels, familiaux, amicaux. Sa compagne actuelle, connue au moment où il commence son engagement, est l'un de ses soutiens, dans une distribution

²⁵² Entretien avec José Agurto, Talcahuano, 4 novembre 2014.

des rôles de genre traditionnelle, segmentée et clairement patriarcale, que l'on retrouve d'ailleurs dans le reste de l'univers portuaire :

La suerte es encontrar a una compañera que sea afine en el mismo mundo en que uno se mueve. Y a mí por lo menos, Paulina, que es mi compañera, me ha servido bastante. Es como la consejera que tengo en ciertas cosas. Yo tengo 4 hijos, ellos ya son todos grandes. Vivimos los dos no más, con mi compañera. Y dudas que yo tenga, yo las consulto a ella. Y ella tiene otra mirada, media feminina, pero me orienta bastante. Yo no tengo instrucciones partidistas, ni políticas. Soy bien alejado de eso. Me molesta mucho algunas cosas, y soy de carácter muy fuerte a veces, y mando todo a la 'chucha'²⁵³.

S'il dit « rejeter les instructions des partis », Agurto reconnaît le rôle fondamental dans la réorganisation du syndicat de certains conseillers et militants politiques. L'un d'eux est sans conteste 'Dante' Campana, dont la présence marque presque tous les entretiens que nous avons menés aussi bien dans la région du BioBío qu'auprès d'autres dirigeants de l'UPCH.

Le portrait de Dante Campana orne aussi fièrement les murs du syndicat. Pour un dirigeant historique comme Robinson Ávalos V. (port de Huasco - Centre Nord -), Campana a été une figure essentielle de la revitalisation du syndicalisme portuaire dans les années 90 - 2000, puis dans la gestation de l'Union portuaire : « *una persona muy honesta, muy capaz, muy estudioso, era un guía, y tranquilo, muy pausado* ». Comme ses autres camarades, il n'hésite pas à le décrire même comme une figure tutélaire, dont le départ a créé un grand vide pour tous : « *para nosotros fue una persona que fue un ideólogo, fue una persona que entregó su alma, su vida, [para que] esto fuese mejor. Para él, mi reconocimiento y esté donde esté, arriba, ojala que nos siga ayudando* »²⁵⁴.

²⁵³ Ibid.

²⁵⁴ Entretien avec Robinsón Ávalos, Concepción, 2 décembre 2015.

Photo N° 8. 'Dante' Claudio Campana (2009)



Source : Resumen.cl, avril 2009.

Décédé d'un cancer en avril 2009, Dante Campana possède une trajectoire biographique très intéressante en ce sens qu'elle fait le lien entre le champ syndical portuaire et le monde militant, entre l'histoire de la gauche révolutionnaire chilienne des années 80 et la réorganisation des mobilisations syndicales à l'époque néolibérale. Nous sommes face à un militant multipositionné et engagé très jeune politiquement : il participe dans les années 60-70 en tant que collégien puis étudiant au *Frente de Estudiantes Revolucionarios* (FER), l'un des « fronts » du MIR²⁵⁵.

Gonzalo Díaz rappelle que son camarade a ensuite suivi plusieurs cursus universitaires, tout d'abord en odontologie à l'Université de Concepción, puis en médecine, formation brutalement arrêtée par le coup d'État de 1973. Militant participant à la résistance à la dictature, Campana est aussi l'une de ses victimes : arrêté par les militaires, il est interrogé et torturé, comme des dizaines de milliers d'autres personnes. Au moment de la transition démocratique, il sent le besoin impérieux de repenser les formes de l'engagement au sein des classes populaires, y compris la manière de penser la

²⁵⁵ Sur ce thème, consulter : Jorge Rojas F., « Los estudiantes secundarios durante la Unidad Popular », *Historia*, vol. 42, N° 2, 2009, pp. 471-503.

gauche en contexte néolibéral. Il insiste sur l'importance de la formation, du débat théorique, tout en proclamant la nécessité de revenir « à la base », au sein du peuple, avec humilité et ténacité. S'appuyant sur une analyse de la nouvelle composition de classe de la société chilienne menée aux côtés d'intellectuels marxistes hétérodoxes comme l'économiste Rafael Agacino, il participe au début des années 2000 à la fondation des *Colectivos de Trabajadores* (CCTT) dans la région du BioBío. Les CCTT apparaissent aussi à Concepción, Chillán, La Serena et en Région Métropolitaine. S'ils sont initialement de culture *mirista*, ils rompent clairement avec la forme-parti classique (ou léniniste) et appellent à la constitution de collectifs territoriaux et locaux de travailleurs. Partant des revendications immédiates de chaque secteur, leur objectif fondamental est la construction politico-sociale d'une « organisation ample et autonome des travailleurs »²⁵⁶.

L'idée est de s'adapter aux nouvelles réalités du travail flexible, précarisé, non permanent, alors que la forme syndicat n'est plus le mode « naturel » d'organisation de classe. En parallèle, Campana parvient à s'insérer professionnellement dans le port de San Vicente, tout en participant activement à diverses écoles de formation syndicales et populaires (dont la *Escuela Popular Permanente*). Dans les années 90, il devient un dirigeant incontesté des dockers de la zone, aux côtés de militants comme Sergio Parra et de jeunes recrues tel que José Agurto. Pour Campana, il s'agit-en premier lieu- de réussir à transformer le syndicat et donc ses membres en force disciplinée, organisée et responsable non seulement de défendre les revenus des dockers et leurs droits sur le lieu de travail, mais aussi en tant qu'*organisation communautaire et territoriale*. Peu à peu, le SESV accueille un « comité logement » destiné à apporter des solutions sur ce plan aux familles en faisant pression sur les autorités et une organisation de jeunesse qui permet de proposer des activités de loisir et, surtout, de formation. Le syndicat organise parfois des fonds solidaires (prélevés sur les cotisations des membres²⁵⁷) pour les familles de dockers accidentés ou pour un camarade ayant perdu sa maison durant un incendie, etc.

Dans le début de ces années 2000, alors que les gouvernements de la Concertation confirment leur orientation économique néolibérale, émerge au sein de cette fraction du champ syndical l'idée que certaines franges du salariat du modèle mono-

²⁵⁶ CCTT, "Lo que son y pueden ser los Colectivos de Trabajadores", *Correo de los Trabajadores*, febrero-mayo 2004, URL : www.archivochile.com/Archivo_Mir/cctt/mircctt0001.pdf.

²⁵⁷ Sur 4000 pesos de cotisation mensuelle, un quart est destiné à ce fonds.

exportateur pourraient incarner l'avenir de la recomposition syndicale au Chili. Le secteur portuaire, et particulièrement les organisations ayant maintenu le contrôle de la *nombrada* sous contrôle de l'assemblée, est visé :

*frente a un mundo que compite por el trabajo, hay aquí un grupo de trabajadores reglamentándolo interna y democráticamente: ellos compiten en conjunto. Así regulan y eliminan el factor ideológico de la competencia y lo controlan de tal manera que, para acceder al trabajo, ningún trabajador tiene privilegio frente a otro. Frente a los pobres recursos de que dispone un trabajador ante una desgracia, él cuenta con los recursos entregado por su propia organización. Y comienza a encontrar aquí una solución para los múltiples problemas que enfrenta en la vida, más allá del trabajo. Y la solución, la encuentra en la perspectiva de la vida en común: de que somos una comunidad de ciento veinte familias*²⁵⁸.

Comme le note Jessica Leguá, cette expérience syndicale « communautaire » et la confluence de plusieurs cultures militantes forgent ce qui deviendra l'UPBB. Cette dernière est aussi le produit de l'expérience concrète d'une décennie de conflits portuaires (2000-2010), tout comme de la rencontre entre plusieurs autres trajectoires militantes. Tous ces éléments ont permis l'incubation, puis la naissance de ce nouveau répertoire organisationnel qu'est l'Union portuaire²⁵⁹.

C/ L'idée du syndicalisme portuaire comme force stratégique nationale : militants et « experts » au chevet des dockers

On peut affirmer que les antécédents immédiats de l'Union portuaire du BioBío et de l'UPCH se situent sur deux plans distincts et complémentaires, bien que souvent simultanés. D'une part, le croisement de plusieurs réflexions sur les acteurs « stratégiques » de la lutte contre le néolibéralisme chilien et comment participer à leur organisation sur le plan syndical. D'autre part, le développement d'un cycle important de

²⁵⁸ Cf. Manuel Ossa, "Estibadores de San Vicente: una organización comunitaria y sindical", *Reportajes del correo de los trabajadores*, op. cit.

²⁵⁹ Jessica Leguá V., *Unión portuaria del BíoBío. Origen y desarrollo en el marco de la disputa política*, op. cit., pp. 75-78.

mobilisations des dockers au cours de la décennie 2000. Des mobilisations qui vont de pair avec la création d'une première Coordination maritime-portuaire initiée dans le Nord du pays.

Parmi les acteurs essentiels de cette histoire se trouvent bien entendu les dockers eux-mêmes, certains dirigeants syndicaux, mais aussi plusieurs militants « extérieurs à la classe », assesseurs, avocats, soutiens politiques qui s'engagent à leurs côtés et fournissent des armes subjectives et tactiques fondamentales à la future union. L'économiste Gonzalo Díaz fait partie de ceux-ci. Il reste jusqu'à aujourd'hui un des principaux assesseurs aussi bien de l'UPBB que l'UPCH. Une simple observation de son rôle dans l'organisation des réunions de l'UPCH, dans l'élaboration de son agenda de négociations ou de mobilisations, le confirme. Il entre en contact avec Dante Campana au début des années 2000 alors qu'il travaille pour la *Vicaría Pastoral Obrera*, organisation chrétienne de base (créée par les archevêchés) qui a joué un rôle important dans le soutien à la réactivation des luttes ouvrières durant la dictature, puis au cours des premières années de la démocratie²⁶⁰. A cette époque Díaz (qui possède une Licence d'économie et une Licence d'ingénieur) travaille précisément pour la *Vicaría* sur les conditions de travail de la « nouvelle classe ouvrière », et sur les échecs répétés des formes d'organisations syndicales traditionnelles, notamment dans le secteur de la manufacture de la région²⁶¹. Par l'intermédiaire d'un ancien ouvrier textile, militant d'extrême-gauche et futur docker, Lalo Mora, il fait la rencontre de Dante Campana, qui l'invite à étudier le secteur portuaire et surtout à l'aider à la rédaction de documents sur le système de pensions dans les ports.

Ce type de convergences militantes accélère la réflexion sur la position stratégique du syndicalisme portuaire et sur la nécessité de sa réorganisation. Bien que cette idée fasse son chemin, elle le fait de manière sinueuse et par à-coups. Nous avons, avec l'historien et également assesseur de l'UPCH Camilo Santibañez, réalisé une généalogie de l'élaboration de cette idée-force en analysant plusieurs archives et publications de ces

²⁶⁰ Rossana Ravanal Fuentealba y Víctor Silva Umaña, *Reconstitución del movimiento sindical en la provincia de Concepción y el apoyo de la Vicaría Pastoral Obrera (1979-1990)*, Seminario para optar al grado de Licenciado en Educación por la Universidad de Concepción, Concepción, 2012.

²⁶¹ Gonzalo Díaz Cáceres, *Estudio acerca de las condiciones de trabajo y de relaciones laborales en las empresas manufactureras del cuero y calzado de Concepción*, Lima-Oxford, OXFAM, 2004.

années 2002-2004²⁶². Nous résumerons ici quelques conclusions intéressantes de cette étude, sans revenir sur tous les détails. Il faut noter tout d'abord la présence de petits collectifs militants qui cherchent à contribuer au renforcement et à influencer l'évaluation des luttes syndicales (dont les portuaires) de la zone. C'est le cas des CCTT -déjà cités- qui au travers de plusieurs publications (notamment les bulletins trimestriels issus des *Talleres de Análisis de Coyuntura Económica y Política* publiés entre 2002 et 2007²⁶³) commencent une élaboration fouillée sur la fragmentation structurelle des syndicats et son nécessaire dépassement. Parallèlement, ces collectifs militants suivent de près les différents conflits portuaires sur lesquels plusieurs déclarations publiques et documents sont élaborés (notamment après le conflit dans le BioBío en 2003). Ce suivi ne signifie pas pour autant une compréhension immédiate du rôle des travailleurs des ports comme occupant une position stratégique spécifique. Rafael Agacino, intellectuel marxiste lui aussi lié au CCTT et très proche de Dante Campana, insistera quant à lui sur l'importance « paradigmatique » de l'expérience du SESV et également sur la centralité des luttes portuaires de 2003 à Coronel, Lirquén, Talcahuano y San Vicente. Il les qualifie « d'emblématiques », quitte à exagérer leur niveau d'organisation, aux côtés de celles des mineurs sous-traitants du cuivre et de travailleurs de l'industrie forestières en 2007. Selon l'économiste, ce qu'ont réussi à faire les dockers du Sud dans ces années 2000, c'est de « forcer la constitution d'une table de négociation avec les entreprises donneuses d'ordre », tout en obtenant l'attention des autorités politiques (intendant, ministre du Travail et Intérieur). Une force syndicale décrite comme sans précédent depuis la fin de la dictature²⁶⁴. Néanmoins, les CCTT mettent fin à leur expérience en 2008 en assumant publiquement n'avoir pas vraiment réussi leur insertion dans les franges précarisées du nouveau prolétariat néolibéral. Ils laissent une marque indéniable sur le syndicalisme portuaire du BioBío et influencent durablement certains de ses dirigeants.

C'est aussi le cas d'une autre petite organisation politique semi-clandestine : la *Organización Comunista Libertaria* (OCL). Issue à l'origine du mouvement anarchiste et libertaire chilien (la majorité de ses militants évoluant par la suite vers des positions de

²⁶² Camilo Santibáñez, Franck Gaudichaud, "Los obreros portuarios y la idea de 'posición estratégica' en la postdictadura chilena (2003-2014)", en José Ponce, Camilo Santibáñez y Julio Pinto, *Trabajadores & trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno, 1979-2017*, op. cit., pp. 301-332.

²⁶³ Ces documents historiques sont disponibles dans les archives en ligne du *Centro Miguel Enríquez* (CEME) : http://www.archivochile.com/Chile_actual/html/ch_actual_tacep.html.

²⁶⁴ Rafael Agacino, "Pasado y presente: los trabajadores una vez más", Santiago, 15 de agosto de 2007, URL : http://www.archivochile.com/carril_c/ccrecomendamos000008.pdf.

participation électorale et parlementaire²⁶⁵), la OCL avec seulement quelques dizaines de militants va progressivement concentrer son travail syndical vers le monde portuaire, et particulièrement à San Vicente – Talcahuano. Un des acteurs de cette insertion portuaire libertaire est l'avocat Óscar Menares, qui devient également l'un des conseillers importants du SESV, puis de l'Union :

en realidad es más bien un trabajo de apoyo en ciertas materias técnicas: en materia legislativa, en materia de negociación, en materia de evaluación política de la situación en contexto específico en el que se desarrollan los conflictos. Más bien una función de acompañamiento, de aportar en algunos contenidos en los que los trabajadores pueden adolecer. Aportar los aspectos formativos también. Hacer algunos talleres, algunos módulos de educación²⁶⁶.

Progressivement, l'OCL (puis *Izquierda Libertaria*) va insister sur le caractère stratégique des ports et des secteurs liés à l'exportation pour la réorganisation des luttes de classes au Chili. A partir de 2006-2007, nous avons pu déceler plusieurs documents internes et publics mettant en valeur ce « pouvoir stratégique » de secteurs liés à l'économie globalisée, notamment le prolétariat portuaire, minier, de la filière du saumon, agroindustrielle et de l'industrie forestière²⁶⁷. Il s'agit alors d'organiser les « franges de travailleurs sous-traitants liés aux courroies transnationales de production » et ceux qui sont « dans les conditions les plus favorables de vente de leur force de travail ». Des salariés censés être capables grâce à diverses formes d'action directe de négocier au-delà du cadre légal, ouvrant ainsi une brèche pour l'ensemble du mouvement populaire, accumulant des forces dans les flans les plus fragiles du modèle économique néolibéral, « là où est généré 97% du total des exportations ».

Menares est l'un des principaux cadres de l'OCL où il milite à Concepción depuis 2004, c'est aussi un spécialiste du droit du travail, et il a rédigé un mémoire sur le droit du travail portuaire. Son rapport fraternel avec Campana et sa participation aux débats de ce milieu militant lui ouvre les portes du syndicat. Progressivement, l'OCL devient

²⁶⁵ La OCL disparaît en 2015 et un secteur majoritaire de l'organisation décide la création de *Izquierda Libertaria - IL*, aujourd'hui composante de l'aile gauche du *Frente Amplio*. IL possède une députée depuis 2017.

²⁶⁶ Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

²⁶⁷ OCL, "Declaración pública frente al resultado de las negociaciones en el conflicto de Arauco", mayo de 2007 (archives personnelles de Camilo Santibañez). Nous citons plusieurs autres documents de OCL qui vont dans la même direction dans : Camilo Santibañez, Franck Gaudichaud, "Los obreros portuarios y la idea de 'posición estratégica' en la postdictadura chilena (2003-2014)", op. cit.

importante dans l'orientation du SESV, puis de l'Union elle-même, puisque ses principaux conseillers sont majoritairement issus de cette organisation : Gonzalo Díaz intègre aussi cette formation politique (semble-t-il en 2006), mais aussi plusieurs autres assesseurs nationaux (dont Camilo Santibañez, Daniel Riquelme et le sociologue Lucas Cifuentes), et par la suite certains dirigeants nationaux d'autres ports (tel Luis Neira – San Vicente et Nelson Francino - Iquique). S'installe une relation étroite entre cette portion spécifique du champ syndical

et cette petite organisation du champ politique de la gauche radicale, dont les conceptions sur les « travailleurs stratégiques » n'auraient peut-être jamais dépassé les dimensions groupusculaires, si des militants comme Dante Campana, Gonzalo Díaz puis Óscar Menares n'avaient eu pour souci d'orienter l'action syndicale portuaire et d'y développer –on pourrait dire d'y « tester »- ces postulats.

Ce dernier reconnaît que si l'OCL arrive à s'insérer fortement au niveau de l'équipe d'assesseurs et d'une partie de la direction de ce qui devient, en 2009, l'Union portuaire du BioBío²⁶⁸, c'est grâce à un travail systématique antérieur au sein du port de San Vicente. C'est aussi du fait de leur capacité à proposer aux syndicats une équipe de jeunes militants et intellectuels prêts à leur prêter main forte, souvent de manière bénévole. On est là typiquement face à ce que les sociologues de l'action collective caractérisent comme des « militants de conscience » qui se portent au chevet de collectifs syndicaux, auxquels ils sont la plupart du temps « extérieurs ». Ceci semble possible, de l'aveu même de Menares, car les « grands » partis de la gauche, insérés syndicalement et implantés dans la CUT le sont peu au sein de l'univers portuaire (tels le Parti communiste fort au sein de mineurs sous-traitants ou des travailleurs de la fonction publique). Menares souligne d'ailleurs que l'élaboration sur les secteurs « stratégiques » surgit, avant tout, des conversations entre Dante Campana et Gonzalo Díaz au cours des années 90. Díaz se rappelle des nombreuses discussions dans ce qu'il nomme des « *colectividad de resistencia* ». Dans le sillage de la culture marxiste issue en partie du MIR des années 80, ils élaborent un diagnostic général qui entre en résonance avec les travaux d'Agacino et d'autres intellectuels critiques. Un bilan qui s'inspire de l'expérience du SESV.

²⁶⁸ Alors que cette organisation semble absente de la plupart des autres secteurs économiques, ayant surtout une implantation étudiante, avec le *Frente de Estudiantes Libertarios* – FEL.

Photo N° 9. Local du *Sindicato de estibadores de San Vicente*



Source : photo de l'auteur, 2014.

L'OCL ne fait par la suite que généraliser cette approche.

esa fotografía de los aspectos productivos, de la formación económica en Chile permitió a ellos identificar cuáles son los trabajadores estratégicos en la economía, cuáles son los trabajadores que pueden generar la emergencia de una crisis económica y política que permita efectivamente generar un proceso distinto en la lucha de clases en Chile; una nueva etapa. De tal forma que la conquista de este 20% de trabajadores estratégicos pudieran llegar al 80% de trabajadores que no tienen posibilidad de organizarse producto del código del trabajo que inhibe la organización sindical, que establece el paralelismo en las negociaciones colectivas a través de grupos negociadores, que establece la posibilidad de que el empleador utilice o eche manos a los rompehuelgas²⁶⁹.

Mais, c'est Dante Campana qui va le plus clairement systématiser une analyse du système portuaire chilien, ses conditions de travail et le potentiel qu'il pourrait incarner en termes

²⁶⁹ Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

de revitalisation des résistances *au et du* travail dans le Chili néolibéral. Ses diverses réflexions sont reproduites dans un document intitulé « *Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile* » (2004)²⁷⁰. L'un des traits saillants de ce document (nous en reproduisons le sommaire en Annexe 11) est la mise par écrit de ce qui constitue l'essentiel des revendications des dockers de la future Union portuaire, tout en l'inscrivant dans une vision globale du régime économique néolibéral. Pour un jeune docker (et syndicaliste) comme Pablo Klimpel, il s'agit là d'un « document historique », le premier qui établit un panorama précis du secteur et trace des lignes claires de revendications. Campana situe bien les travailleurs portuaires comme faisant partie des « secteurs stratégiques » (mais seulement à deux reprises au cours d'une vingtaine de pages), en appelant de ses vœux une plus forte régulation étatique et fiscalisation des normes d'hygiène et de sécurité. Il insiste sur le fait que des lieux aussi importants que les ports pour l'économie nationale ne peuvent être abandonnés ainsi au capital étranger et à des relations professionnelles « disproportionnées » entre syndicat et entreprises transnationales : « *dos formas inaceptables de atropello a la soberanía del país, que los trabajadores portuarios de Chile rechazan* ». Il va même plus loin en regrettant (paradoxalement) le fait que les dockers soient obligés de paralyser régulièrement leurs activités pour défendre leurs conditions de travail. Un « jeu de force » négatif pour tout le pays:

Los puertos de Chile muestran en el presente una realidad caótica, donde, con mucha frecuencia, la única defensa efectiva de los estándares de salud y seguridad que se logran establecer, son aquellos que las franjas de trabajadores organizados logran imponer por la vía de los hechos, a través de la adopción de medidas de acción directa [...] Un país que sustenta su economía en las actividades exportadoras y donde más del 80% de sus productos transitan a los mercados mundiales por vía marítima, no puede dejar la actividad portuaria expuesta simplemente a las dinámicas propias de los mercados. El embarque en forma segura de un contenedor con los valiosos productos de exportación del país no puede depender del particular juego de fuerzas que se establezca entre

²⁷⁰ Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, "Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile", Huasco, Julio de 2004. Une édition synthétique de ce document a par la suite été publiée dans le journal : *La Unión. Periódico de los trabajadores portuarios*, Año 1, agosto 2004, número 3, edición extraordinaria (archives personnelles de 'Lalo' Mora).

*una cuadrilla de trabajadores que vela por su seguridad y un supervisor presionado por la política de rendimiento de su empresa*²⁷¹.

Finally, it is not so much about the « position » specific to dockers in the logistics chain that the manager insists on, but rather on another fundamental aspect: the unity of the mobilized employees and the trade union forces. It is known today that this elaboration of 2004 takes place in a context of port mobilizations, an experience on which Campana relies.

D) Les difficiles apprentissages de la *Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios (2003-2009)* : victoires syndicales et caudillisme militant

The diagnostic and the plan of revendications of Campana are presented in July 2004, in Huasco, during a national meeting of the « Coordination of maritime port workers of Chile » (*Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile*), a trade union coordination born two years earlier in the North of the country. The document is then approved unanimously, but will have no effect in the immediate. In its introduction, Campana affirms:

El trabajador chileno está desorganizado, ha perdido su conciencia, se ha vuelto individualista, está dividido, y disperso tratando de sobrevivir. Nuestro sector no es una excepción ante esta realidad. Sin embargo, estos últimos dos años está viviendo un proceso acelerado de reorganización, de recuperación de su capacidad de negociación y nuevamente la unidad comienza a instalarse en el corazón y la razón de los trabajadores portuarios de Chile. La Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, hoy agrupa a la inmensa mayoría de los trabajadores del sector, ha recuperado las banderas unitarias y representativas para apoyar las negociaciones salariales en todos los puertos del país y dar forma a un petitorio

²⁷¹ Ibid.

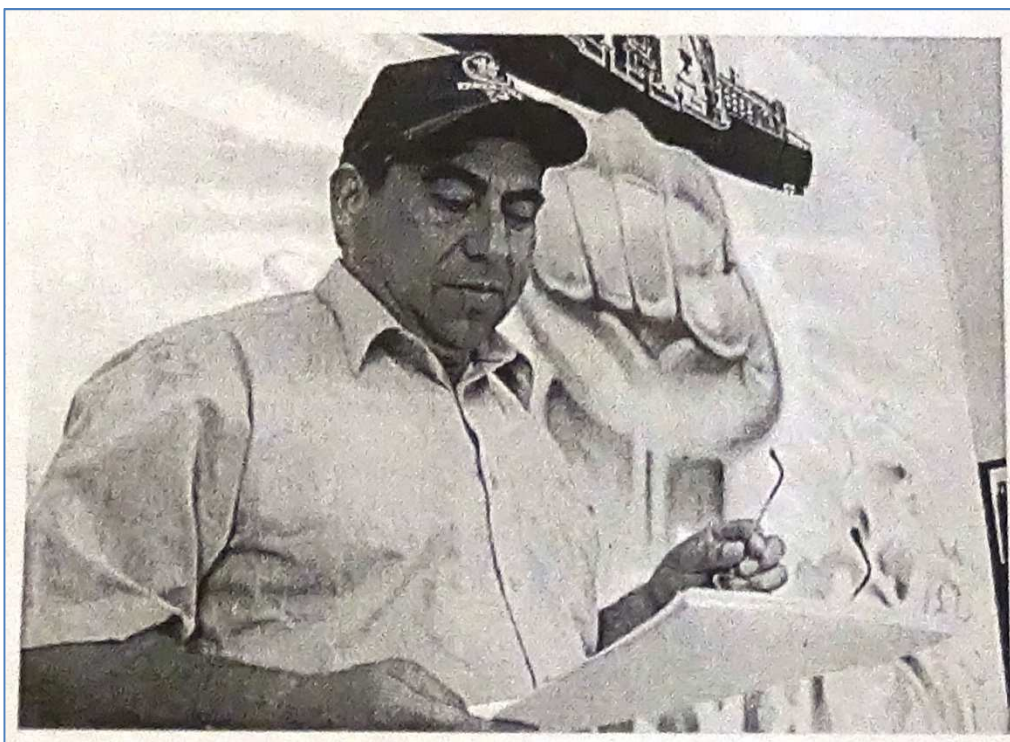
*nacional, que resume las aspiraciones más sentidas de quienes laboran en los puertos de Chile*²⁷².

En effet, la création de la *Coordinadora Marítimo Portuaria* correspond à une période d'avancées notables pour les revendications des dockers, bien qu'essentiellement centrées sur les revenus et tarifs du tour de travail. La plupart des personnes interrogées considère cette organisation comme un premier essai d'union portuaire. Dante Campana en est l'un des responsables nationaux en tant que responsable d'organisation et de communication, et aussi l'un de ses fondateurs aux côtés de celui qui en sera le chef incontesté, le « caudillo » du port d'Iquique, Jorge Silva Berón.

En octobre 2003, une manifestation de dockers envahit les rues d'Iquique. Cette fois, il ne s'agit pas revendiquer, mais d'affirmer une identité. Depuis le mois de septembre 2002 a été (re)fondée une coordination qui revendique la représentation de pas moins de 3000 dockers des principaux ports du pays. Cette *Coordinadora* est divisée en trois zones (Nord, Centre, Sud), chacune étant chargée de recenser les problèmes rencontrés, le tout sous l'autorité unique de Silva Berón.

²⁷² *Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile, "Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile", op. cit., pp. 2-3.*

Photo N° 10. Jorge Silva Berón, dirigeant de la *Coordinadora Marítimo Portuaria*



Source : sans date, Archives SESV.

Cette expérience de coordination est pour partie héritière des luttes nées dans les années 1997-2000 autour du processus de « modernisation » et mises en concession (voir chapitre 2). Elle est également le fruit de rencontres régionales qui se déroulent dans le Nord du pays (région de Tarapacá) en 2000-2003. Berón est alors le dirigeant incontesté de la FETRAPI (*Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique*), importante fédération de dockers *eventuales* (130 affiliés en 2015), créée en 1998²⁷³. Durant cette première manifestation, il annonce les objectifs de convergence des luttes portuaires de la nouvelle organisation et met en valeur son caractère combatif :

El trabajo se centrará en una nueva actitud sindical para todos los trabajadores portuarios, de tal forma que nunca enfrentemos un conflicto en forma aislada. Es

²⁷³ Selon Camila Álvarez : “*La FETRAPI nace legalmente en 1998 como una federación que agrupa a diversos sindicatos de trabajadores eventuales con CPPT y trabajadores eventuales libres. [...] La FETRAPI desde sus inicios hasta ahora ha trabajado siempre en el molo público del puerto de Iquique, administrado por el Estado. Existen grupos de trabajadores agrupados por CPPT que forman parte de la FETRAPI, como también, trabajadores eventuales sin convenio. De ese modo, la FETRAPI está constituida, la mayor parte, por trabajadores sin CPPT y trabajadores eventuales con CPPT. Ninguno de sus 130 miembros tiene contratos, la mayoría son eventuales puros que se dedican exclusivamente al trabajo portuario*” (*Reactivación del movimiento sindical portuario chileno...*, op. cit., p. 51).

*decir, si surge un problema en un punto específico todos los puertos se movilizarán por esa causa*²⁷⁴.

Silva Berón affirme également que la *Coordinadora* est reconnue par le ministère de l'Intérieur comme un interlocuteur « légitime », ce qui semble d'ailleurs le cas pour les autorités locales d'Iquique (intendant), celles-ci indiquant néanmoins vouloir continuer à dialoguer avec toutes les organisations syndicales. Cette nouvelle entité fédérative est immédiatement perçue par les entrepreneurs du secteur comme une menace potentielle. Si le président du conseil local de la Chambre maritime s'empresse de déclarer vouloir maintenir le dialogue avec la FETRAPRI, c'est pour rajouter :

*no debe existir una coordinadora más grande para tener mayores beneficios para los trabajadores. Los beneficios no necesariamente se logran mediante presión, sino que a través de las conversaciones que existen entre organismos sindicales y las empresas*²⁷⁵.

Il faut dire que Silva Berón investit tous les répertoires de la radicalité des dockers, avec un style direct assumé, annonçant clairement que seule la paralysie des ports permet d'obtenir des avancées²⁷⁶. Il est dirigeant de la FETRAPRI de 1999 à 2009 et de la *Coordinadora* de 2003 à 2009. Le rôle de cette dernière est d'ailleurs célébré en mai 2004 par 13 dirigeants de plusieurs ports du pays²⁷⁷. La jeune sociologue Camila Álvarez a réalisé un intéressant mémoire de maîtrise sur la FETRAPRI, centré sur la période 2010-2014. Cette étude monographique fournit un éclairage inédit sur une fédération du Nord, forte et active, au sein de l'Union portuaire. Sa recherche donne aussi quelques pistes sur la gouvernance de la FETRAPRI avant l'arrivée de Nelson Francino, jeune dirigeant qui s'installe à la tête de la fédération en 2012. Le style Berón est « à l'ancienne ». Si les témoignages réunis par Álvarez montre qu'il a été très apprécié par la base syndicale pour avoir obtenu régulièrement des améliorations des revenus des dockers, il était aussi craint ou critiqué pour son omnipotence et verticalisme à tous crins.

²⁷⁴ "Estibadores de todo el país se unen formando nueva entidad sindical", *La Estrella de Iquique*, 10 octobre 2003.

²⁷⁵ Ibid.

²⁷⁶ A la question "¿Por qué siempre sus negociaciones terminan en paro?", il répond "porque es la única forma de expresión que tenemos" (*La Estrella de Iquique*, 31 octobre 2004).

²⁷⁷ "Encabezados por Jorge Silva Berón, trece dirigentes de distintos sindicatos marítimos y portuarios firmaron un documento en que reactivan la Coordinadora Marítima Portuaria de Iquique", *La Estrella de Iquique*, 4 mai 2004.

Sa force est d'avoir su tisser des liens avec de nombreux d'acteurs sociaux et institutionnels locaux : CUT régionale, gouvernement de région, Inspection du travail provinciale, mais aussi avec le monde politique et patronal à Iquique. Cette logique clientéliste lui a permis de se maintenir contre vents et marées comme président de la fédération. Ces liens sont forts également avec le maire Jorge Soria, un autre caudillo indéboulonnable d'Iquique. Fils d'agent portuaire et lui-même *operador naviero*, au pouvoir durant plus de 20 ans (et élu sénateur en 2018 à 81 ans), Soria contrôle de nombreux rouages du pouvoir dans la ville comme dans le port²⁷⁸. Cette relation politique est reconnue comme « essentielle » par différents acteurs locaux, et explique -entre autres- que Silva Berón ait pu obtenir gracieusement de la mairie, un local pour la FETRAPRI dans une des avenues les plus en vue de la ville, à deux pas du port :

Con Jorge Silva Berón fueron una dupla poderosa que durante la década pasada convirtieron al puerto de Iquique en uno de los más atractivos a los importadores bolivianos y chinos. Soria y Silva tenían en común la capacidad de negociar con cualquier actor, independiente de su condición política. En segundo lugar, Soria es caracterizado como un visionario capaz de gestionar lazos, más allá de las afinidades personales, con cualquier actor²⁷⁹.

D'autre part, Silva Berón a le soutien massif des dockers. Il est capable, et ce à plusieurs reprises, de bloquer les terminaux d'Iquique par des actions directes, manifestations, bombes incendiaires et barricades aux entrées du port, y compris s'il le faut en s'affrontant violemment aux forces navales ou aux carabiniers. Le 5 octobre 2004, le leader du Nord est gravement blessé à la tête (53 points de suture) par cinq marins et un lieutenant durant un conflit dur qui a signifié la paralysie du port d'Iquique durant pas moins de 17 jours, soit l'une des luttes les plus radicales de la décennie. Les revendications de Silva Berón sont « simples » : continuer à obtenir des gains substantiels sur la valeur du tour de travail pour les intermittents du terminal public (*Empresa Puerto Iquique - ETI*), qui travaillent essentiellement pour deux grands groupes : AGUNSA (groupe Urenda) et ULTRAPORT (groupe Von Appen). Le dirigeant avait déjà obtenu en

²⁷⁸ Jorge Soria a été maire pour les périodes 1964-1973, 1992-2007 et 2012-2016 ; et pour plusieurs partis successivement, au gré de changements d'alliance. En 2018, il est élu sénateur (à 81 ans).

²⁷⁹ Camila Álvarez Torres, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit. (notamment pp. 77-78).

1999, suite à une grève de 35 jours, et avant que la privatisation ne commence, de passer de 9.000 à 15.000 pesos le tour. En 2004, il exige 20.000 pesos.

Un long reportage du quotidien conservateur *El Mercurio* de la fin octobre 2004 montre l'efficacité de la stratégie de la FETRAPRI et son impact économique et politique considérable²⁸⁰. La fédération est non seulement en capacité de mobiliser la grande majorité des *eventuales*, mais aussi d'empêcher les dockers sous contrat de travailler, souvent par solidarité et parfois par peur des représailles (un grutier voulant travailler voit sa maison callaisée). Mieux, quand les hommes de Berón sont en grève, ils perturbent aussi ou bloquent totalement le fonctionnement du terminal privé voisin (*Iquique Terminal Internacional* - ITI), au grand dam des opérateurs, mais aussi de la Chambre maritime et de la SOFOFA (*Sociedad de Fomento Fabril* - principal syndicat patronal national). Ces derniers protestent à plusieurs reprises contre le non-respect de « l'État de droit » et invoquent la nécessité d'en finir avec de tels actes auprès du ministre de l'Intérieur. Ce sont pourtant les revendications des dockers qui sont finalement entendues et une augmentation de 8% obtenue faisant d'Iquique le port le mieux payé du Chili (ce qui est encore le cas en 2018). *El Mercurio* ne se prive pas de houspiller Berón, qualifié de dirigeant mafieux, « dur et extrémiste » et affublé du surnom de « *Don Corleone* » des ports chiliens (voir coupure de presse en Annexe 12).

Moisés Cid se rappelle que plusieurs dirigeants de BioBío s'intéressent, dès 2002-2003, aux initiatives de ce tumultueux dirigeant du Nord qui arrive à arracher des hausses de revenus substantiels aux capitalistes portuaires²⁸¹. Nelson Francino, actuel dirigeant de la FETRAPRI, se remémore cette période alors qu'il est l'un des jeunes militants actifs de la fédération : c'est par l'intermédiaire d'un docker de Coronel (Ricardo Arriagada), arrivé à Iquique à la recherche de travail, qu'ils apprennent stupéfaits les conditions de précarité de leurs collègues du Sud, alors qu'ils font souvent partie des mêmes groupes économiques. Ces derniers, en effet, font tout pour empêcher l'instauration d'un tarif national unique et craignent la coordination des syndicats par branche. En juin 2013, Berón, sur invitation des travailleurs du BioBío, décide d'organiser une délégation pour faire connaître l'expérience du Nord, et soutenir les appels à la grève qui couvent depuis quelques semaines.

²⁸⁰ Sandra Novoa Fernández, "Iquique. La prolongación por 17 días del conflicto laboral alcanzó dimensiones políticas: Las contusiones que dejó...", *El Mercurio*, 2 octobre 2004.

²⁸¹ Entretien avec Moisés Cid, Talcahuano, 24 mai 2014.

Grâce à ce soutien de poids, et surtout sur la base de la préparation des syndicats de la région, la paralysie des ports -simultanée et régionale- de 2003 va montrer la voie de la réorganisation. Une action qui marque les consciences ouvrières de la région jusqu'à aujourd'hui. C'est en fait le SESV qui a lancé l'appel unitaire autour d'une revendication largement partagée : la revalorisation tarifaire du tour de base, la bonification pour les jours fériés ou de pluie, le nivellement des tarifs entre les différents ports de la région (ceux-ci varient de 6.000 pesos à Coronel jusqu'à 13.000 pesos à San Vicente). La demande est d'obtenir \$20.000 dans tous les ports du BioBío²⁸². Face à la résistance des entreprises, les entrées des ports sont bloquées les unes après les autres, empêchant la circulation des camions et les manœuvres de déchargement (les jeunes de la FETRAPRI participent aussi aux barricades).

Deux jours plus tard, et après avoir dû se remettre en grève pour imposer que les pré-accords soient aussi appliqués à Lirquén, les entreprises concernées doivent céder partiellement dans les quatre ports, avec une augmentation de 17% de la valeur/tour de travail sur base du tarif le plus haut de la région, une bonification pour les jours de pluie et la fin de la pratique des « demi-tours »²⁸³. Une victoire inespérée, à l'arrachée : le patronat annonce avoir dû céder « un pistolet sur la tempe »²⁸⁴ et une perte de plus de 150.000 dollars²⁸⁵. Selon Francino, Jorge Berón -présent durant tout le conflit- serait même été parlé avec les gérants du BioBío en les menaçant d'une grève nationale²⁸⁶. La victoire est rapide comparée avec le Nord, car si les minerais chargés à la frontière péruvienne peuvent attendre, ce n'est pas le cas de la cellulose du bois, beaucoup plus fragile, d'où des conflits souvent plus courts... Les syndicats d'intermittents mobilisés viennent de faire la démonstration qu'ils peuvent imposer une « négociation collective » (illégal) à plusieurs ports et entreprises en même temps, et par-delà le cadre contraint du code du travail. Néanmoins, il s'agit d'une conquête partielle puisqu'à Coronel, l'entreprise accepte seulement de passer à un tarif de 12.500 pesos, sans reconnaissance des autres points de revendications. En réponse, les syndicats

²⁸² Cf. Luis Candia, "Toma de puertos. Victoria de los trabajadores", *Pastoral popular*, N° 285, agosto de 2003 et "Los CC.TT. frente al paro de los trabajadores portuarios de la VIII región de Chile", *Colectivos de Trabajadores*, Santiago, 3 juin 2003.

²⁸³ Certaines entreprises, si jamais un travail est terminé tôt ou qu'une avarie ou intemperie empêchent un déchargement, payent seulement la moitié d'un tour, pratique dénoncée comme illégale par les syndicats.

²⁸⁴ "Portuarios vuelven al trabajo", *El Sur*, Concepción, 9 de junio de 2003.

²⁸⁵ "Bloqueo portuario causa pérdidas por más de US \$150 mil", *Mundo Marítimo*, 6 de junio de 2003.

²⁸⁶ Entretien avec Nelson Francino, Santiago, le 17 mars 2015.

des autres ports promettent de maintenir la pression et de refuser tout navire qui viendrait de Coronel. Le 5 juin 2013, Dante Campana prend la parole devant 180 travailleurs et 9 dirigeants syndicaux de San Vicente pour rendre hommage à ces « camarades combattants » et aux gains matériels, mais aussi politiques, obtenus. Selon un reportage de l'époque :

Un trabajador de base habló al terminar el acto para agradecer la unidad de los sindicatos en la pelea contra el patrón. La presencia de los delegados de la Coordinadora Portuaria del Norte y la de las compañeras mujeres, una de las cuales ha sido brutalmente golpeada por un guardia en el acceso del puerto San Vicente se hallaban presente en esta asamblea. El compañero de base terminó diciendo: 'Lo que hemos conseguido de aumento es importante, pero más importante es el triunfo por la defensa de nuestra dignidad'²⁸⁷.

Cette victoire d'une grève solidaire et coordonnée territorialement donne confiance aux plus hésitants. En réalité, deux ans auparavant, un conflit avait agité le port de Lirquén, là aussi pour raisons salariales, avec barricades aux entrées, blocages sur les rails pour empêcher toute arrivée de marchandises²⁸⁸. Mais dans ce cas, les ports voisins avaient accepté de recevoir les navires du port mobilisé, finissant par casser la grève. En 2003, la leçon semble avoir été tirée et c'est *ensemble* que l'action et la négociation sont menées. La plupart des syndicats de BioBío décident à cette époque d'intégrer la *Coordinadora* et de s'y investir pleinement.

Au cours des années suivantes, cette organisation s'élargit, notamment à certains syndicats du port de San Antonio (principal port du pays). Elle tente de mener des actions de caractère national qui font trembler le secteur de l'exportation, en invoquant des « accords de solidarité mutuelle », de port à port : c'est le cas après la rencontre de Huasco en 2004 (où Campana présente son fameux document), où 46 dirigeants menacent d'une possible grève nationale (sans date précise). Il s'agirait d'une mobilisation de « mise en garde » (*paro de advertencia*) afin de « durcir » la posture de négociation de la *Coordinadora*, avec comme objectif l'application des accords souscrits auprès du gouvernement Frei Ruiz-Tagle en août 1999 (jamais appliqués). Francisco Mora, dirigeant de San Antonio, déclare alors à la presse :

²⁸⁷ Luis Candia, "Toma de puertos. Victoria de los trabajadores", op. cit., p. 23.

²⁸⁸ "Trabajadores de Lirquén bloquean ingreso al puerto", *Cooperativa*, 17 de julio de 2001.

*Nos dimos cuenta de que tenemos que cambiar el esquema que tenemos de negociación, vamos a ser más directos, no descartamos movilizaciones fuertes, por eso estamos anunciando un paro a nivel nacional*²⁸⁹.

Une telle mobilisation nationale est finalement mise en musique quelques mois plus tard, mais pas pour des raisons strictement revendicatives. Suite à la répression dans le port d'Iquique durant laquelle Silva Berón est gravement blessé (mais aussi 7 carabiniers et 13 personnes détenues), plusieurs terminaux débrayent en solidarité, dont San Vicente, Lirquén, San Antonio, les ports du Nord ou encore Puerto Montt. Progressivement, cette tendance au regroupement syndical devient le casse-tête des entrepreneurs et de la Chambre maritime. C'est particulièrement le cas pour les régions du Nord, où les luttes concertées des hommes de Robinson Ávalos à Huasco, du "Zorro" Lara à Arica et de Silva Berón à Iquique (auxquelles il faut ajouter les syndicats de Chañaral) permettent l'obtention de nouvelles améliorations des rémunérations. La *Coordinadora* de Berón est une véritable « machine de guerre » efficace pour arracher des augmentations de tarifs : « *son peleas de corto aliento, eran rápidas, violentas* » selon Díaz²⁹⁰. Néanmoins, celles-ci ne permettent pas de conquêtes substantielles en ce qui concerne la régulation du travail portuaire ou la réglementation en matière législative, soit tout un pan des revendications historiques des dockers depuis la fin des années 90. Certes, à plusieurs reprises des tables-rondes sur ces différents points ont eu lieu avec les gouvernements en place, mais sans grands résultats du fait de l'inertie du système politique et de la puissance des acteurs économiques portuaires²⁹¹. Finalement, ce sont les conceptions du pouvoir syndical de Berón qui donnent le coup de grâce à cette expérience. Les dénonciations d'autoritarisme, d'abus et de corruption vont bon train dans la fédération. Une révision des archives électroniques de l'UPBB montre des échanges épistolaires extrêmement tendus, à partir de 2007, courriels qui confirment que les manières de faire du caudillo incommodes de plus en plus, à commencer par les membres de la FETRAPRI. Une partie des dirigeants d'Iquique dénoncent leur président, dont des militants historiques comme René Fernández. En 2009, tandis que se prépare une nouvelle rencontre nationale à Huasco, Silva Berón doit envoyer à tous les syndicats du pays un rectificatif sec, rappelant qu'il est le président du principal syndicat de la FETRAPRI (le *Sindicato de Trabajadores*

²⁸⁹ "Portuarios realizarán paro nacional", *Mundo Marítimo*, 10 décembre 2004.

²⁹⁰ Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 27 juillet 2015.

²⁹¹ Cf. un premier bilan interne dans : *Coordinadora de Trabajadores Marítimo Portuarios de Chile*, "Situación de los trabajadores portuarios de Chile organizados", Sin fecha (2007 ?), Archives UPBB.

Marítimos Portuarios – SITRAMAPOR, représentant 75% des affiliés de la fédération) et dirigeant légitime de la *Coordinadora*²⁹². Cela ne suffit pas à éteindre le feu. Dante Campana et ses camarades ont pris conscience du naufrage vers lequel ils se dirigent à coup sûr. A plusieurs reprises, ils tentent de formaliser des statuts et de démocratiser l'organisation interne de la Coordination, son financement notamment. Dès février 2007, les dirigeants du BioBío tentent de proposer des solutions face

*a los últimos sucesos ocurridos en el puerto de Iquique, donde el compañero René Fernández, Vocero de la Zona Norte, solicita la censura del compañero Jorge Silva, Vocero Nacional, generándose al interior de nuestra organización, un clima divisionista no exento de graves acusaciones y descalificaciones*²⁹³.

La censure de Silva Berón est refusée au nom du maintien de l'unité, tout en proposant un vaste « plan de réorganisation », très détaillé, approuvé par consensus. Ultime tentative, Dante Campana et ses camarades démissionnent et remettent au vote toutes leurs responsabilités, appelant les dirigeants du Nord à faire de même, afin de remettre à plat la direction et le fonctionnement après consultation des dirigeants de base²⁹⁴. Rien n'y fait. D'autant que le décès de Campana (avril 2009) repousse encore un temps ces discussions²⁹⁵. A la mi-2009 ont lieu de nouvelles mobilisations de caractère national contre un décret de la direction du Travail instaurant la possibilité de la « polyfonctionnalité » des dockers, mesure qui menacerait la spécificité des métiers et leur rémunération. Après des grèves dans plusieurs ports et la menace d'un blocage national, les syndicats obtiennent gain de cause et un recul du gouvernement. Les tarifs sont fixés à un minimum national de 16.000 pesos, sans pour autant que cela annule les énormes disparités entre les différents ports.

Après avoir réussi à imposer un tarif national, c'est finalement d'une mort violente que se termine la trajectoire de la *Coordinadora*. Francino décrit les pratiques de plus en plus honteuses de celui avec qui il s'est pourtant formé alors qu'il débutait sa carrière de docker et de syndicaliste : utilisation discrétionnaire de la *nombrada* pour

²⁹² Jorge Silva Berón, Courrier de SIPRAMAPOR à tous les dirigeants de la *Coordinadora*, 17 mars 2009, Archives UPBB.

²⁹³ *Carta a la "Coordinadora Nacional" desde la Octava región*, Talcahuano, febrero 2007 (Archives UPBB)

²⁹⁴ Cf. *Sindicatos portuarios de Lirquén*, Talcahuano, San Vicente, Coronel, *Propuesta de Reorganización "Coordinadora Nacional"*, Puerto de Calbuco, febrero 2007 (document reproduit en Annexe 13).

²⁹⁵ D'après des documents internes, c'est Eric Yevenes du syndicat de *embaladores* du port de Talcahuano, qui remplace Campana comme chargé de communication de la *Coordinadora* (Archives UPBB).

faire travailler ses proches et même réprimer les éventuels dissidents ; enrichissement personnel avec l'appropriation de financements divers, notamment ceux de l'*International Dockworkers Council* (IDC - important regroupement international de syndicats, dont fait partie la FETRAPRI) ou encore, fait qui génère un mécontentement général, détournement d'une partie des primes destinées aux fêtes de fin d'année...²⁹⁶. Finalement, le caudillo doit abandonner le port suite à l'insurrection de Francino et de ses jeunes amis : une véritable bataille rangée au cours de laquelle de nombreux véhicules neufs prêts pour le déchargement sont en partie détruits. Silva Berón est malmené et voit des membres de son syndicat s'affronter à coup de barre de fer ²⁹⁷! Lors du congrès national de Huasco, les 28 et 29 août, en présence d'une trentaine de syndicalistes et après un bilan (auto)critique, est annoncé solennellement :

*En esta nueva etapa se piensa comenzar desde cero, dejando todos los rencores y odiosidades que estaban dividiendo nuestro sector en el pasado. Los dirigentes de la antigua coordinadora han sido destituidos de sus cargos y se deberá dar a conocer a todas las organizaciones que ellos ya no son representantes de nuestro sector y menos tienen poder negociador*²⁹⁸.

Les nouveaux porte-parole de l'entité élus sont Juan Fredes (port de Coronel) et Robinson Ávalos (port de Huasco). D'autre part, après plusieurs rebondissements judiciaires et organisationnels, le départ de Berón, la fin de la *Coordinadora* et une période de transition de 2009 à 2012, c'est Francino qui prend la tête de la FETRAPRI. Il propose de nouvelles pratiques et incarne une génération de dirigeants (avec aussi Joan Parra, vice-président) qui veulent en finir avec l'autoritarisme, la corruption et inaugurer une gestion démocratique de la *nombrada* :

Posterior al quiebre de Silva Berón en el 2009, la FETRAPI entró un proceso de reconfiguración organizacional importante. Este evento generó que la organización posicionará como temas relevante dos elementos: espacios de sociabilización más

²⁹⁶ Nous n'avons eu accès à aucun document permettant de prouver ces accusations graves, détaillées par Francino dans son entretien, confirmées plus vaguement par plusieurs autres témoins, qui parlent eux de « corruption », mais aussi de « cooptation » de la part du patronat et du gouvernement en place (dixit Óscar Menares). Ces accusations sont présentées comme véridiques par la recherche en sociologie de Camila Álvarez : celle-ci cite, de plus, l'appropriation indue d'argent versé au syndicat au nom des retraites anticipées de certains travailleurs (*Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit., p. 51).

²⁹⁷ Entretien avec Nelson Francino, Santiago, 17 mars 2015.

²⁹⁸ *Acta del Congreso nacional de la Coordinadora en Puerto Huasco*, Huasco, 28 et 29 août 2009, Archives UPBB.

“horizontales” y que los dirigentes elegidos debiesen transparentar su accionar y gestión. Ambos temas se han cumplido y hoy existe un reconociendo explícito de una democracia interna, siendo las asambleas un eslabón importante dentro de la dinámica sindical. Una observación interesante es que esta demanda por más “horizontalidad” fue realizada por los jóvenes, quienes son parte mayoritaria de los trabajadores de la FETRAPI²⁹⁹.

Cette question de génération militante, très forte dans le Nord, n'est pas aussi présente au Centre et Sud du pays car la « rénovation » s'est faite très souvent en amont, plutôt au cours des années 90. Mais -globalement- on peut affirmer que l'Union nationale en gestation participe aussi de l'émergence de nouveaux leaderships syndicaux. Il s'agit d'un processus que l'on peut observer dans d'autres domaines précarisés ou sous-traités du néolibéralisme chilien de cette époque : élevage de saumons, mine de cuivre ou industrie forestière (ainsi que l'ont démontré Pablo Baltera et Juan Pablo Dussert ³⁰⁰). L'apprentissage difficile de la coordination syndicale des années 2000 et la fin brutale de la *Coordinadora* ont été essentiels. A l'heure des bilans, ils ont facilité les réflexions des dockers sur comment mieux se structurer. Apprentissage dont on sait qu'il s'agit d'une aptitude stratégique capitale de la revitalisation des organisations syndicales :

« Elle implique les capacités de réfléchir et d'apprendre des changements passés ou en cours dans les pratiques, les habitudes organisationnelles et le contexte afin de prévoir et d'agir sur soi et son environnement »³⁰¹.

Ainsi, en même temps que sont interrogées les pratiques et disciplines antérieures, « surgissent » de nouvelles structurations³⁰². Cet apprentissage ne se fait pas de manière linéaire et non sans résistances. Francino souligne, d'ailleurs, que des dirigeants comme Dante Campana ou Robinson Ávalos ont eu tendance, dans un premier temps, à rejeter les méthodes de ces jeunes syndicalistes qui ont tout fait pour déboulonner Silva Berón de son piédestal (même s'ils réprouvaient ses pratiques douteuses), ceci dans un réflexe de préservation de l'organisation. Mais c'est aussi cette équipe dirigeante qui va comprendre

²⁹⁹ Camila Álvarez, Document de résumé de : *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit.

³⁰⁰ Pablo Baltera, Juan Pablo Dussert, *Liderazgos sindicales emergentes. El caso de los trabajadores subcontratados de la salmonicultura, minería del cobre y forestales*, División de Estudios, Dirección del Trabajo del gobierno de Chile, 2010.

³⁰¹ Cf. Levesque Christian, Murray Gregor, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », op. cit.

³⁰² Sur la France, Cf. : Vincent Gay, « Entre apprentissage syndical et insubordination ouvrière. Les délégués de chaîne de Citroën et Talbot (1982-1983) », *Agone*, N° 56, 2015, pp. 103-120.

l'urgente nécessité de se transformer, avec pour but d'unifier le mouvement syndical portuaire de manière stable et durable, sur des bases plus démocratiques. Il s'agit de faire désormais face sur le long terme à l'État et aux « grandes familles » du pays, tout en consolidant le pouvoir de la classe ouvrière dans chaque port.

IV) Faire Union. Structuration, discours et répertoires d'action de l'Union portuaire du Chili

A/ La structuration en « Union portuaire » : une organisation extralégale ambitieuse, mais complexe

Comme le rappelle Óscar Menares, c'est précisément sur la base de l'expérience, parfois douloureuse, de la *Coordinadora* que le projet d'Union germe :

La Coordinadora Portuaria de Chile adolecía de un tema que era bien básico. Era una estructura que no generaba compromisos permanentes entre sus miembros. Era una coordinadora. O sea, en función de intereses particulares inmediatos operaba sobre la base de un conflicto. O sea, nunca fue capaz de dotarse de una organización propiamente tal, de una organicidad. Los sindicatos participaban individualmente en la Coordinadora. [...] Entonces esa experiencia de fracaso, de desorganización, generó una perspectiva crítica de los trabajadores de la forma de organización, en la forma de organización. Tenía que ser una organización democrática y afincada a las bases. Esa era como la consecuencia del fracaso de la Coordinadora. Entonces cuando aquí se conversa la posibilidad de avanzar, habían dos alternativas, estamos hablando del año 2008, 2009: o se generaba un proceso de construcción de una cuestión nacional de nuevo o se empezaba por lo más simple, que era lo local, y desde ahí generar lo nacional³⁰³.

C'est donc le chemin d'une confédération qui irait du local au national en passant par le communal qui est pris, tout particulièrement par les syndicats du BioBío. De fait, le travail de coordination de la zone était déjà entamé avant même la rupture de 2008-2009. La confiance mutuelle a été consolidée grâce à un lent travail de réunions, discussions informelles, afin de dépasser les différences, mais aussi sur la base de victoires comme celles de 2003. Plusieurs témoins insistent sur le fait que la mort de Campana représente un coup dur. C'est aussi à ce moment que des militants comme Óscar Menares décident de s'investir davantage aussi bien en termes de formation que de défense juridique. En parallèle, l'année 2009 offre de nouvelles « éruptions » de conflictualité sociale dans les ports du BioBío, particulièrement au niveau de Talcahuano, alors que l'Union n'est encore

³⁰³ Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

qu'en construction. En effet, en juillet, le *Sindicato de trabajadores portuarios embaladores de Talcahuano* conduit une série de mobilisations, manifestations de rue et, le 23 juillet, une occupation du port afin de protester contre les conditions « misérables » dans lequel se trouve le port public de Talcahuano (EMPORT). Faute d'investissement et de travail commercial, le port ne transporte plus que l'équivalent de 1,35% des échanges de la région. Ces mêmes salariés avaient déjà dû, en 2004, lutter durant 240 jours pour que leur port ne soit pas définitivement abandonné par l'État³⁰⁴. La gérance d'EMPORT est accusée de laisser la part belle aux ports privés, tandis que son gérant empoche 10 millions de pesos par mois. Un constat partagé par le maire de Talcahuano et des parlementaires locaux³⁰⁵. Finalement, à la mi-août, les hommes de Talcahuano en appellent à leurs camarades de tous les ports afin d'exiger des mesures transitoires pour les nombreux dockers laissés sans perspective. La solidarité qui s'exprime alors sera une force pour la suite et permet à ces travailleurs affectés de recevoir certaines compensations pour survivre.

Une nouvelle dynamique d'*intermédiation* entre les différents syndicats portuaires s'amorce et elle tend à se renforcer par la suite, en changeant d'échelle (du local au national) et en s'adressant de manière croissante à d'autres acteurs sociaux :

Les aptitudes d'intermédiation sont de première importance pour la construction du pouvoir syndical. Trois dimensions semblent appropriées ici : la capacité du syndicat de concilier des intérêts opposés ; la capacité de stimuler la collaboration dans l'action (par exemple, en entretenant un dialogue continu sur le rapport entre les objectifs et les moyens du syndicat, et sur la recherche d'un consensus concernant le modèle de leadership) ; la capacité d'accéder, de créer et d'activer les réseaux sociaux appropriés tout en contrôlant l'interface des canaux intra- et intersyndicaux, et ce en stimulant les rapports sociaux entre des individus ou des groupes (ou des organismes) et en leur donnant un visage humain³⁰⁶.

³⁰⁴ Patricio Villa, "Puerto de Talcahuano: Entre los negocios y la desidia de la clase política", *Resumen*, 17 juin 2010.

³⁰⁵ Récrimination présente également dans plusieurs courriels internes de Eric Yemenes, président du syndicat (en juillet et août 2009, Archives UPBB) et dans la presse : « Puerto Talcahuano debe ser rehabilitado con urgencia », *Mundo Marítimo*, 27 juillet 2009 ou encore « Entrevista a Eric Yevenes, dirigente portuario de Talcahuano », *Blog Portuarios Talcahuano*, 26 juillet 2009, URL : <http://portuariotalcahuano.blogspot.com/2009/07/entrevista-eric-yevenes-dirigente.html>.

³⁰⁶ Christian Levesque, Gregor Murray, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », *La revue de l'Ires*, op. cit.

Après plusieurs réunions, la naissance officielle de l'UPBB a lieu le 22 juillet 2010³⁰⁷ et son premier congrès le 24 octobre 2010, à Talcahuano (voir notre chronologie détaillée en Annexe 15). Robinson Ávalos se remémore que le choix du nom fait débat, pour enfin se décider pour « *Unión Portuaria del BioBío y de Huasco* » car, mis à part Huasco, ne sont présents ni les ports du Nord, ni ceux du Centre et de l'extrême Sud (seul Ávalos a fait le déplacement et adhère à la proposition)³⁰⁸. L'idée est bien de rechercher un nouvel horizon après la fin de la *Coordinadora*. Quant aux ports de Coquimbo et Valparaíso après quelques hésitations, ils décident d'intégrer le giron de la COTRAPORCHI, alors que certains dirigeants régionaux comme José Rubio de Lirquén, à la réputation sulfureuse de corrompu, annoncent qu'ils pensent rester au sein de ce qui subsiste de la *Coordinadora*³⁰⁹...

En réalité, un puissant « accélérateur » organisationnel est venu d'un événement imprévisible quelques mois auparavant : le terrible tremblement de terre du 27 février 2010, séisme de 8,8 sur l'échelle de Richter (l'un des plus puissants depuis 200 ans), suivant d'un immense tsunami. Situé précisément à 150 kilomètres de Concepción, au large de la côte de Talcahuano (causant plus de 500 morts), il meurtrit profondément les ports du BioBío. Celui de Talcahuano, déjà maltraité, est littéralement anéanti (ainsi que le local syndical des *embaladores*) : 140 travailleurs se retrouvent définitivement au chômage. Ce drame va paradoxalement être un catalyseur : alors que le premier congrès de l'UPBB était prévu en mars, c'est l'urgence de la situation qui pousse à mettre en place concrètement une union des ports. Les dirigeants qui étaient déjà en discussion, organisent une série de pressions collectives sur les autorités locales, des mobilisations de rue et, face à l'inertie des pouvoirs publics et alors que le long hiver austral s'abat sur le BioBío, une grande grève des ports (nous y revenons dans les chapitres suivants). Les bons d'achat pour une durée de 4 mois obtenus pour 640 dockers, les promesses de la ministre du Travail sur l'ouverture de droits exceptionnels à la formation (annoncées le 25 mai 2010) et la perspective de la création d'un « Fonds d'appui social » montrent aux autres syndicats, dont ceux de Lirquén, l'intérêt de se structurer en Union. Selon Díaz, cette première démonstration concrète, « *bread and butter* » dirait-on en suivant E.P.

³⁰⁷ La réunion est présidée par : José Agurto A., Guillermo Ascui C. et Juan Fredes N., Edgard Aburto P. est le secrétaire de séance (*Acta y Estatutos de la Unión Portuaria del BioBío*, Talcahuano, 22 juillet 2010 - Archives UPBB - Document reproduit en Annexe 14).

³⁰⁸ Entretien avec Robinson Ávalos, Concepción, le 2 décembre 2015.

³⁰⁹ Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 27 juillet 2015

Thompson³¹⁰, a été le meilleur argument pour expliquer le succès de la convergence dans le BioBío.

Si l'on regarde les formes que prennent alors l'UPBB, puis à partir de 2011 l'Union portuaire nationale, il est évident qu'elles s'inspirent des documents rédigés par les dirigeants du Sud durant les dernières années de la *Coordinadora* et, notamment, de la proposition de restructuration de février 2007 (reproduite en Annexe 13). L'idée plébiscitée par le congrès de 2010 est de reconstruire « du bas vers le haut » une coordination de type confédérative et territoriale, ou plus exactement communale, puis sur la base de cette coordination communale et « zonale » de s'articuler sur le plan national.

Photos N° 11. Premier congrès de l'UPBB – 24 octobre 2010, Talcahuano



³¹⁰ Cf. Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon, « En attendant le grand soir : comparer les fondements moraux des (in)soumissions ouvrières » in Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon (dir.), *Quand l'industrie proteste. Fondements moraux des (in)soumissions ouvrières*, Rennes, PUR, 2018, Coll. Res Publica, pp. 11-32.

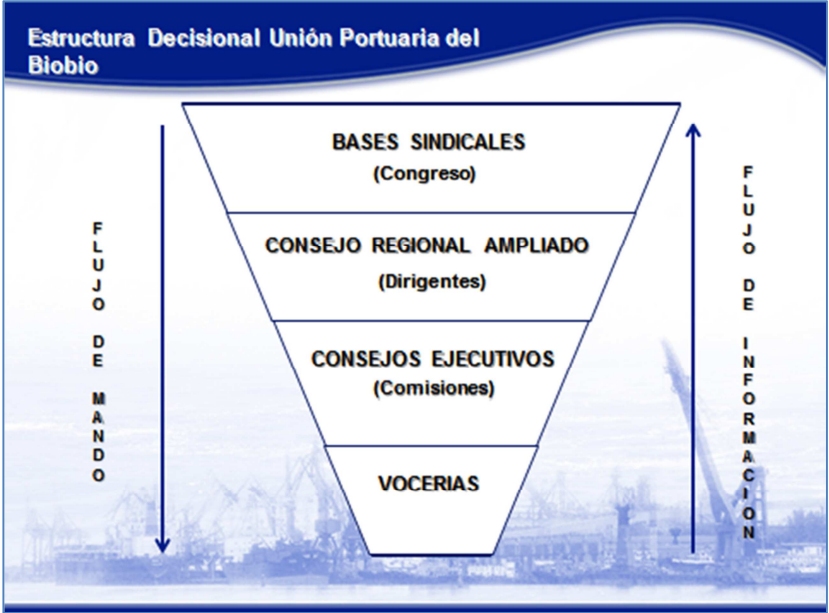


Source : Archives UPBB, 2010.

Echaudés par les expériences récentes, les dirigeants insistent sur le contrôle des porte-parole (révocables) et du financement, tout en souhaitant que l'organisation soit dotée d'une trésorerie propre, et donc de cotisations, nécessaires à son fonctionnement et à son indépendance. Finalement, il est décidé que chaque syndicat cotise en fonction du nombre

de membres déclarés : en 2017-2018, cette adhésion est de 1.700 pesos par adhérent et par mois³¹¹. Schématiquement, l'organisation suit la structuration suivante :

Graphique N° 3. La structuration interne de l'UPBB



Source : Archives UPBB, 2015.

³¹¹ Conversation électronique avec Gonzalo Díaz, le 24 juillet 2018.

Graphique N° 4. Le conseil exécutif de l'UPBB



Source : Archives UPBB, 2010.

Les affiliés des différents syndicats sont organisés au sein de trois communes portuaires : San Vicente – Talcahuano (ports de San Vicente, Talcahuano et CAP), Lirquén (ports de Lirquén et Penco) et Coronel (port de Coronel et Schwager). En tout, une quinzaine de syndicats, représentant environ 2100 travailleurs, aussi bien intermittents que sous contrat, et répartis dans 8 ports, participent de cette Union³¹². Les statuts (reproduits en Annexe 14) stipulent que ces communes portuaires élisent des délégués (jusqu'à 3 par

³¹² La liste des syndicats de l'UPBB est disponible sur le blog de l'Union : http://portuariosbiobio.blogspot.com/p/sindicatos-adheridos-union-portuaria_26.html (consulté en juillet 2018).

syndicats de base), qui forment aux côtés des dirigeants élus de chaque syndicat de base, le congrès de l'UPBB. C'est aussi par zone que sont nommés un porte-parole, un responsable du secrétariat exécutif et un membre de la commission de contrôle. Le congrès est l'instance souveraine de l'Union. Il doit se réunir au moins une fois par an, chacun de ses membres ayant une voix et un vote. Le quorum pour prendre toute décision est la majorité absolue. Le congrès a pour attribution :

- d'approuver la déclaration de principes de l'Union
- de définir ou modifier l'organisation et la structuration interne de celle-ci
- de tracer les lignes principales de revendications communes et les actions de mobilisations ou de négociation à mener.

Il élit le trésorier et participe à l'élection d'un conseil exécutif, ainsi que d'une commission de contrôle (*Comisión fiscalizadora*). Le conseil exécutif est quant à lui formé des trois porte-parole, de la commission de contrôle et des trois chargés de l'exécutif répartis en commissions : formation, communication, conflits. Les porte-parole en 2015 étaient : José Agurto pour Talcahuano-San Vicente, Carlos Cañas pour Coronel et Juan Quezada pour Penco-Lirquén³¹³. Il existe, de plus, un conseil régional composé de tous les dirigeants de base qui veulent bien y assister, des membres du conseil exécutif, du trésorier et du président de la commission de contrôle. Ce conseil se réunit une fois par mois. Il doit veiller à l'application des accords du congrès annuel. Il prend des décisions en dehors de la période des congrès et peut mettre en garde, voire révoquer (après avis de la commission de contrôle) les porte-parole et élus de l'UPBB (dont son trésorier). Ces statuts traduisent noir sur blanc les volontés unitaires, fédératives et de démocratisation des formes de l'engagement syndical portuaire. Les principes affichés sont : représentativité des travailleurs, participation des affiliés, unité de classe, solidarité, transparence, démocratie de base, discipline, éducation, tolérance, absence de discrimination (de genre, d'opinion, d'origine) et autocritique. Il est notamment précisé que :

Las finalidades serán propender al bienestar de los trabajadores portuarios, en adelante los socios, y sus familias, la defensa de sus derechos laborales, y avanzar en mayores conquistas económicas y sociales. Asimismo tiene por finalidad el desarrollo

³¹³ Entretien avec Alejandro Albornoz, Concepción, 4 décembre 2015.

*personal por medio de actividades sociales y culturales y el otorgamiento de beneficios*³¹⁴.

Mais aussi :

*La Unión propende al fortalecimiento de las organizaciones de trabajadores del país en el marco de un proyecto común. En este sentido debe desarrollar e impulsar demandas comunes no solo entre los sindicatos de la Unión para sus conquistas específicas; sino también con trabajadores de otras áreas, principalmente con los trabajadores estratégicos de la economía nacional ligada al ámbito de la exportación. [...] La Unión basa su acción en la solidaridad y apoyo mutuo entre los sindicatos de los diferentes puertos de la región, como asimismo con los demás trabajadores del país*³¹⁵.

A partir de 2011, au prix de nombreuses réunions, de rapprochements de dirigeants à dirigeants (le deuxième congrès de la UPBB a lieu le 9 mars 2011), et particulièrement grâce à l'intégration d'Iquique à cette dynamique, cette forme d'organisation fédérative s'étend au plan national, donnant naissance à l'Union portuaire du Chili. La première rencontre nationale de l'UPCH a lieu le 15 octobre à Tocopilla, mais elle a été précédée d'un « Conseil des Unions régionales portuaires », les 9 et 10 juin à Talcahuano. A cette rencontre participent des dirigeants d'Iquique (dont Nelson Francino), Chañaral, Huasco, San Vicente, Coronel, Lirquén, Talcahuano, CAP, Schwager et, y compris, des syndicalistes de Valparaíso (affiliés à CONGEMAR). Il est alors décidé de « *promover la unificación, por sector geográfico, de las organizaciones sindicales portuarias* », un « *apoyo decidido a los puertos que se encuentran en conflicto* » (à ce moment-là Lirquén et Iquique) ou encore de refuser de reconnaître les organisations syndicales « fantômes » « *que no contemplan en sus bases sindicatos activos de trabajadores portuarios* » (c'est évidemment la COMACH et la COTRAPORCHI qui sont visées)³¹⁶.

Les principales revendications de l'Union pour les années à venir sont aussi clarifiées (nous y revenons dans le chapitre suivant). L'organisation qui naît, dont la structuration est confirmée au fil des congrès suivants, laisse à chaque port, syndicats et

³¹⁴ *Acta y Estatutos de la Unión Portuaria del BioBío*, Talcahuano, 22 juillet 2010 (Archives UPBB – reproduit en Annexe 14).

³¹⁵ *Ibidem*.

³¹⁶ *Acta de acuerdo de consejo de Uniones regionales portuarias*, Puerto de Talcahuano, 9 et 10 juin 2011, Archives UPCH.

« régions » une grande autonomie de décision et d'organisation. Le schéma repris est celui de la UPBB, mais cette fois sans trésorerie : en cas de besoin d'argent pour des activités nationales (ou le déplacement de porte-parole), les responsables d'organisation sollicitent chaque syndicat de base pour un montant fixé en fonction du nombre d'adhérents. L'UPCH est divisée en 5 zones (Norte, Atacama, Centro, BioBío et Sur), chacune avec des caractéristiques et une histoire qui lui est propre. La raison d'être de cette Union d'unions régionales est de s'appuyer sur des « demandes transversales » pour construire une coordination syndicale nationale. Les porte-parole sont issus des votes des dirigeants en congrès et n'importe quel dirigeant d'un syndicat de base, quelle que soit sa taille ou sa fonction, peut participer (et donc voter), ce qui donne un indéniable caractère horizontal et démocratique à l'entité³¹⁷ :

Se decidió mantener una estructura federativa, con independencia zonal para atender sus propios problemas, pero con acuerdos y demandas transversales para atender problemas de índole nacional. A su vez se estructura horizontalmente, con estructura de Vocerías de Agenda, Secretaría de Acta, de Conflicto y Comunicaciones, pero siempre dejando el peso de las decisiones finales a las Asambleas locales que envían a su Vocero a las reuniones de negociación y de coordinación nacional, ello con el fin de evitar caudillismos y prevenir semillas de cooptación. Las líneas de acción nacionales se generan en los Congresos Nacionales de la UPCH, que se realizan 2 veces al año a cargo de un puerto de la organización, a la cual asisten representantes de todos los terminales en los que se encuentra presente la organización. Durante el año se realizan reuniones de coordinación donde se va evaluando el cumplimiento de esas líneas de trabajo y analizan problemas particulares del momento³¹⁸.

Autre caractéristique revendiquée : le refus de devenir une confédération ou association syndicale légale. Pour ses principaux dirigeants, ce caractère que l'on pourrait définir comme *a-légal* est presque un honneur et même une nécessité, vu le peu de légitimité que possèdent à leurs yeux le code du travail, mais aussi le Parlement, et l'État lui-même,

³¹⁷ Si on compare ce système de participation de l'UPCH à celui de la CUT, régulièrement critiquée pour son système de vote indirect et son absence de démocratie interne, l'UPCH est sans aucun doute innovante. Sur la CUT, la démocratie et le mouvement syndical, Cf. Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, "Democracy Without the Workers: 25 years of the Labour Movement and Mature Neoliberalism in Chile" in James Petras, Henry Veltmeyer (ed.), *The Class Struggle in Latin America. Making History*, Londres, Routledge, 2017, pp. 134-150.

³¹⁸ UPCH, "¿Qué es la Unión Portuaria?", consulté en juillet 2018, URL: <https://www.unionportuaria.cl/ques-la-upch/>.

jugés « corrompus ». C'est en tout cas ce qu'affirme Luis Neira, dirigeant des dockers sous contrat à San Vicente - Talcahuano (*Presidente Sindicato Malleje CBTI 1 y 2 de contratados*). Il tient pourtant à préciser:

*[pero] tenemos estatutos y bien estrictos. Inclusive para ingresar a la unión portuaria tienes que tener dos padrinos, diferentes sindicatos que te apadrinen y ellos son responsables del quehacer de ese sindicato, alinearlos también al movimiento de la Unión Portuaria. Ahora, somos una organización de hecho porque nos damos cuenta de que es lo que funciona, en realidad, en Chile*³¹⁹.

Cette existence en dehors de la loi s'inscrit aussi dans la tradition des luttes portuaires. Elle ne signifie pas par autant –comme on le verra- un manque de légitimité aux yeux des entrepreneurs, de l'État ou des médias qui reconnaissent davantage l'UPCH pour la force de ses mobilisations bien plus qu'en fonction de sa reconnaissance légale. Pour José Agurto, l'équation est simple:

*Con toda la riqueza que pasa por nuestras manos, no tenemos para qué ser legales, sino que tenemos que mantener la unidad; mientras nosotros mantengamos la unidad como trabajadores, nada nos podrá doblegar*³²⁰.

Selon certains assesseurs comme Óscar Menares, l'UPCH serait ainsi moins sujette au phénomène de bureaucratisation, de vassalisation par un caudillo et plus agile pour l'action. Une image qui revient régulièrement dans l'imaginaire des dockers (et au cours des entretiens) est que l'Union reprendrait un peu le modèle du peuple Mapuche. Soit, une convergence assez lâche et horizontale pour ne pas remettre en cause l'autonomie de chacun, et assez fédérative et légitime pour pouvoir mener des débats, et surtout des mobilisations face aux « attaques » des acteurs classés au rang d'adversaires : gouvernement, Chambre maritime, patronat. Cette illégalité est aussi celle qui permettrait, selon Alejandro Albornoz dirigeant de Lirquén, de maintenir l'unité entre *eventuales* (qui par essence n'ont pas accès aux négociations collectives) et travailleurs en poste (plus imprégnés de la culture de « leur » entreprise)³²¹.

³¹⁹ Entretien avec Luis Neira, Talcahuano, 1 mai 2015.

³²⁰ Entrevista con José Agurto, Talcahuano, 4 noviembre de 2014.

³²¹ Entretien avec Alejandro Albornoz, Concepción, 4 décembre 2015.

Néanmoins, de la théorie à la pratique, la plupart des acteurs confirment une grande marge d'erreur, beaucoup d'improvisation, d'approximations et des difficultés saillantes de coordination (nous y reviendrons). Albornoz regrette « le désordre » permanent des dockers tant au niveau de l'UPBB que de toute l'Union. Il constate le manque de participation des dirigeants de base, voire l'absence de réunion des instances communales parfois pendant plus de deux mois, en particulier chez lui, à Lirquén. Au niveau de la UPCH, il note une certaine « désarticulation » et le « manque de transparence » dans la prise décision :

el vocero no tiene el poder de decisión ni de determinación, el vocero transmite lo que el colectivo de sus bases dijeron, pero no es más que eso, entonces hoy día a nivel país creo yo que la vocería debiera tener una mayor reestructuración como organización³²².

Un constat réitératif est que si, localement, les Unions parviennent à fonctionner assez bien (par exemple dans le BioBío), l'UPCH reste à « consolider », voir qu'elle est en un projet en devenir, une « idée » à construire plus qu'une confédération solide de 5 régions. Lors du congrès national de Puerto Montt des 28 et 29 novembre 2014, ces faiblesses sont systématisées dans un document approuvé par consensus (voir Annexe 16). Ce sont les points positifs qui sont tout d'abord mis en avant :

- capacité de mobilisation « exceptionnelle ».
- des conseillers « de qualité ».
- une « unité démontrée ».
- une situation « stratégique » dans l'économie néolibérale.
- une organisation « politiquement indépendante et sans compromissions avec les entreprises ».
- une « base engagée et critique ».

Pourtant, sont également pointées du doigt, pêle-mêle : les rivalités régulières entre dirigeants, l'absence d'engagement de certains d'entre eux, la division entre syndicats, le « désordre » permanent, le manque de formation, l'absence de moyens de communication idoines. Sont décrites comme « menaces potentielles » l'influence des partis institutionnels, les tentatives du gouvernement ou du patronat d'en finir avec le

³²² Ibid.

projet d'Union ou encore « les dirigeants faibles face à la corruption » (*coimas*) ou « leur soif de pouvoir ». Un aspect également admis est le déficit de communication interne.

Il est assez normal que dans une organisation qui regroupe une telle variété de syndicats à la taille et à l'histoire différente sur un territoire aussi vaste que celui du Chili coexistent des pratiques syndicales différenciées, et pas toujours compatibles : certains tendent davantage vers la recherche de représentation institutionnelle, d'autres (particulièrement chez les intermittents) poussent à l'action directe, d'autres encore préfèrent négocier pour *leur* syndicat sans devoir assumer les coûts d'une mobilisation nationale³²³. Le manque d'une participation réelle base-direction est régulièrement dénoncé par *El Chanco E'Goma*. Ainsi, un numéro spécial d'hommage à Dante Campana d'avril 2014 rappelle le souci permanent de construire « *formas de unidad, organización, democracia, representatividad* » du leader décédé cinq ans auparavant, et insiste sur l'urgence de :

*profundizar la participación de los compañeros de base tanto en los encuentros regionales o nacionales, implementar formas de participación que ayuden a comprender la problemática del sector portuario y la de los trabajadores de todo el país*³²⁴.

Cette problématique refait surface avec force dans le cadre du conflit de Mejillones en 2014 (voir chapitres suivants). On sait que la participation entre le « haut » et le « bas » des syndicats, entre base et direction (avec un contrôle par les affiliés de celle-ci), est l'une des conditions d'une revitalisation syndicale réussie et durable. Cela facilite également le renouvellement de l'engagement des travailleurs les plus jeunes, la fabrique de futurs dirigeants, et la production de référents culturels, ou « sens d'appartenance », communs³²⁵.

Malgré ces difficultés, l'Union s'élargit. Au fil des ans, entre 2011 et 2015, des syndicats d'une vingtaine de ports vont intégrer l'orbite de l'UPCH : Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Chañaral, Caldera, Huasco, Ventanas, San Antonio, Panul, Puerto Central,

³²³ Dans le cas de la France, Adrien Mazières-Vaysse a constaté ces différences à une échelle « micro », celle d'un centre d'appel : « Entre représentation institutionnelle et action collective : la variété des pratiques syndicales dans un centre d'appels », *Participations*, vol. 1, N° 5, 2013, pp. 77-101, URL : www-cairn-info.sidnomade-2.grenet.fr/revue-participations-2013-1-page-77.htm.

³²⁴ Homenaje a Dante Campana, *El Chanco E'Goma*, avril 2014.

³²⁵ Cf. Baptiste Giraud, Karel Yon, Sophie Bérout, *Sociologie politique du syndicalisme*, op. cit., pp. 154-156.

Lirquén, Coronel, San Vicente, Talcahuano, Penco, Muelle CAP, Corral-Valdivia, Calbuco, Puerto Montt, Chacabuco et Punta Arenas. Soit une totalité revendiquée de 5620 dockers (sous contrat ou intermittents) et de 84 syndicats et fédérations³²⁶. Cette intégration se fait progressivement, au fur et à mesure que l'Union sait montrer son utilité aussi bien par des mobilisations répétées qu'en obligeant grand patronat et gouvernement à négocier pour tout le secteur. C'est aussi grâce à un travail volontariste de ses animateurs. Dès les premiers congrès est décidé d'organiser le déplacement de *voceros* dans plusieurs ports afin de présenter l'UPCH, ses revendications, ses avantages et sa flexibilité. Un port aussi important que San Antonio ne s'intègre qu'assez tardivement, d'autant que ses syndicats y sont déjà organisés en fédération. A partir de 2013, Sergio Vargas, le puissant leader de la *Federación de Trabajadores Portuarios Eventuales y Contratados* du plus grand port du Chili, *Puerto Central* - PCE (San Antonio) s'investit pleinement dans l'UPCH, en devenant l'une de ses figures nationales et la bête noire de la Chambre maritime (voir son témoignage en Annexe 28)³²⁷. Malgré des problèmes de coordination qui affleurent avec force lors du cycle de conflits de 2013-2014, l'UPCH est parvenue -en seulement deux ans- à asseoir un socle de revendications communes, réaffirmer une subjectivité portuaire antagonique et construire un discours de mobilisation qui va marquer profondément le champ syndical du Chili actuel.

B) « Fondements moraux », politisation et agenda de revendications

En guise de synthèse, on peut affirmer que se succèdent trois expériences de coordination syndicale portuaire de la fin des années 90 jusqu'à nos jours au Chili.

Tout d'abord, la première coordination de 1999-2000 et du *puertazo* de Valparaíso qui était surtout centrée sur la revendication de mesures d'atténuation des effets des

³²⁶ Chiffres officiels de la UPBB, disponibles sur <https://www.unionportuaria.cl> (consulté le 28 juin 2018).

³²⁷ Cf. entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015. Voici le portrait de Vargas que dresse le journal conservateur *La Tercera*, en 2014: «*Vargas, de 51 años, quien ha reconocido un vínculo histórico con el PS, hace 30 años trabaja en el puerto. Su rol como operador político en un gran paro portuario de 1985 hizo que tuviera que interrumpir por algún tiempo sus labores, llevándolo a probar suerte en las minas del norte. En los 90 volvió a San Antonio y el 99 se convirtió en dirigente. Vargas, un hombre fornido, con fama de rudo, de repente se emociona y pide que le pasen un par de lentes oscuros. Dice que su esposa odia su trabajo de líder sindical, que muchas veces perdió turnos en el puerto para ir a las reuniones con dirigentes de otras partes del país*» (*La Tercera*, 18 janvier 2014).

concessions-privatisations et de la « modernisation » de la première décennie des gouvernements de la Concertation.

Ensuite, celle de Silva Berón, axée sur le nivellement par le haut du tarif des intermittents et organisée autour d'un seul homme, tout d'abord dans le Nord, puis au plan national.

Enfin, celle qui se développe à partir de 2010-2011 avec l'Union portuaire du Chili qui, sans laisser de côté les revendications sur les revenus, met en avant les conditions de travail, d'hygiène et de sécurité, nombre de demandes non résolues depuis 2005 et la négociation d'une nouvelle législation générale portuaire, tout en construisant une Union ou plutôt *des* Unions plus solides et démocratiques. Les revendications avancées par l'UPCH se placent très vite en termes de politiques publiques et interpellent l'ensemble du champ politique et économique dans un pays où le système institutionnel (et constitutionnel) est très fortement cadencé par ce que Manuel Garretón a nommé « enclaves autoritaires », issus certes de la dictature et de la transition pactée, mais aussi de 25 ans de gouvernements démocratiques néolibéraux³²⁸. Sa forme originale, *a-légale*, par branche, interroge de plus directement le code du travail et les relations professionnelles autoritaires du modèle chilien.

L'agenda des demandes des syndicats composant l'UPCH se structure sur deux plans, parfois concomitants. Tout d'abord, un ensemble de revendications liées directement aux conditions de travail de chaque port ou terminal, aux abus de l'entreprise et à la dangerosité et accidentalité du port, aux traitements tarifaires ou salariaux. Ces négociations concernent avant tout le niveau local, sans que cela ne signifie mécaniquement l'intervention de l'Union nationale. Pourtant, parfois, lorsqu'un conflit local démarre, lorsqu'un accident grave se produit³²⁹ ou si les négociations collectives réglées (pour les dockers sous contrat) s'enveniment, les mobilisations d'un port peuvent provoquer la réaction en chaîne de plusieurs ports. Seconde échelle d'intervention, le plan national. Ce dernier concerne surtout un agenda de revendications clairement transversales. Il est le fruit d'une patiente construction collective à partir des années 2002-2003 puis en 2005 (suite à un protocole d'accord signé à la fin du

³²⁸ Pour cette discussion sur le néolibéralisme chilien, nous renvoyons au chapitre 2 et à notre essai : Franck Gaudichaud, *Las fisuras del neoliberalismo. Trabajo, democracia protegida y conflictos sociales*, op. cit.

³²⁹ C'est le cas à plusieurs reprises, en 2013-2014, Cf. chronologie en Annexe 20.

gouvernement de Ricardo Lagos), puis repris, affiné et à nouveau discuté par les congrès successifs de l'UPCH à partir de 2011. Cet agenda de l'Union s'érige alors en un ensemble cohérent de demandes de court et moyen termes, durement co-construites entre les dirigeants de base et grâce au travail des assesseurs, avocats et juristes « amis ». Un document interne rédigé en septembre 2009 synthétise ces revendications, thèmes repris par la suite à plusieurs reprises, notamment par l'UPBB en 2012 puis par l'UPCH lors du congrès national de Puerto Montt en 2014 et celui de Iquique en 2015³³⁰.

Photo N°12. Gonzalo Díaz intervient lors du Congrès de Iquique (juin 2015)



Source : archives UPCH (2015)

En ce qui concerne le moyen et long terme, on retrouve la demande de la promulgation d'une « Loi Générale des Ports », déjà citée, qui pourrait enfin offrir stabilité et sécurité aux travailleurs (y compris dans les ports de moindre taille). Celle-ci, selon l'Union, doit être élaborée et co-construite avec la participation active des syndicats. Il est à noter que les entreprises du secteur, en l'absence d'une loi unique de régulation et constatant la radicalité des grèves à répétition, réclament elles aussi une loi. Mais dans

³³⁰ Sindicatos de trabajadores portuarios del BioBío, *Demandas de trabajadores portuarios*, septembre 2009 (Archives UPBB); "Puntos de negociación a corto y mediano plazo", *Cartilla de información N°1*, agosto 2012 (Archives UPBB); "Agenda", Congreso de la Unión Portuaria de Chile, Puerto Montt, 28 et 29 novembre 2014 – reproduit en Annexe 18 (Archives UPCH). Cf. également la synthèse des demandes de l'UPBB, élaborée par Jessica Legua, op. cit., p. 95.

une perspective qui les favoriserait et ayant pour but surtout de pacifier les rapports de classe dans les ports (voir dernier chapitre à ce sujet). Est aussi demandé par l'UPCH :

- une définition juridique plus complète et sécurisée du travail de dockers et des enceintes portuaires, qui inclurait clairement le travail en « port sec », c'est-à-dire à l'arrière du port et les hangars de stockage.
- L'établissement de normes communes de sécurité qui pourraient avantager « aussi bien les entrepreneurs que les travailleurs », basées sur les catégories des standards internationaux et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).
- L'instauration d'un tarif minimum national revalorisé pour tous travailleurs portuaires, et la reconnaissance et extension nationale des bourses de travail (*nombrada*) sous contrôle des syndicats.
- Un programme national de prévision sociale portuaire intégrale, la fin des mutuelles privées et lucratives.
- Un système de retraites basé sur la répartition et non plus sur les agences de fonds de pension (AFP) et qui reconnaisse, enfin, le travail de dockers comme travail à risque, c'est-à-dire « l'énorme charge physique et l'instabilité » de ce métier, mais aussi son accidentalité et dangerosité, permettant un départ en retraite plus précoce (à 55 ans), alors que ces professionnels sont « généralement condamnés à une pension minimale » et à travailler jusqu'à l'âge de 65 ans³³¹.

En parallèle, l'UPCH s'engage pour plusieurs luttes immédiates, dont certaines deviendront par la suite objet de négociations pour la loi dite « courte » - *ley corta* - de 2014, suite à un long processus conflictuel que nous traitons dans les prochains chapitres. Dans ces demandes se trouvent particulièrement et chronologiquement :

- en 2010 : la mise en place effective des programmes d'accompagnement financier et de formation suite au tremblement de terre de février 2010 (*Plan de Mitigación para Trabajadores Portuarios por el Terremoto y Tsunami*).
- Dès 2011, monte en puissance la dénonciation d'un impôt « injuste » perçu par l'État depuis la réforme de 1981 (loi 18.032). Il signifie une imposition des

³³¹ Cf. "Mutuales de seguridad", *Cartilla de información*, N° 3, juin 2013 (Archives UPBB) et *El Chanco E'Goma*, juin 2013. Le journal *Resumen* (plutôt proche de l'UPCH) note en octobre 2012: "Los portuarios han exigido que al jubilarse con 55 años, un trabajador quede con una pensión vitalicia equivalente a 3 salarios mínimos mensuales y que a los 65, éste monto se sume a la mísera pensión que percibirán a través de las AFPs. Actualmente, el Gobierno ha ofrecido este monto hasta los 65 años, momento en el cual deberán sobrevivir con la escualida pensión de AFP, lo que rechazan categóricamente pues los condena a la pobreza".

intermittents sur les tours de travail comme s'ils travaillaient *tous les jours* (ce qui n'est généralement pas le cas) : un docker travaillant quelques jours par mois doit autant au trésor public que s'il gagnait plusieurs centaines de milliers de pesos. Suite à deux ans d'intenses mobilisations, l'État reconnaît l'erreur et la nécessité – sous certaines conditions, âprement débattues- d'une dévolution de l'équivalent de 11 années d'impôts (loi 20.661 d'avril 2013³³²). L'agenda de revendication de 2014 note encore néanmoins le maintien d'une « dette historique » pour de nombreux dockers sur ce point.

- A partir de 2012, se concrétisent les accords de départ en pré-retraites (dits "*Acuerdo de Pensiones de Gracia*"), arrachés par des mobilisations de la *Coordinadora* entre 2002 et 2006, pour les dockers malades ou usés par le travail de la génération antérieure. Accords signés d'abord pour les ports de Huasco, San Antonio-STI, Puerto Central, Panul, Coronel, Lirquén, San Vicente, Talcahuano, Muelle CAP³³³, puis généralisés à tous les ports de la UPCH, bien que toujours en négociation en 2015.

Par la suite, les demandes immédiates s'orientent vers :

- L'installation dans tous les ports de comités paritaires d'hygiène et de sécurité (non obligatoires jusque-là), et la réalisation d'une étude approfondie et indépendante des conditions de travail des dockers dans tout le pays.
- La fin des « listes noires » excluant certains dockers des ports pour leur engagement syndical et, plus généralement, des formes de répression syndicale, toujours très présentes au Chili.
- La reconnaissance officielle du 22 septembre comme « jour du travailleur portuaire » en honneur aux travailleurs assassinés durant la dictature (à Iquique et San Antonio), un jour reconnaissant aussi l'importance du travail des ports pour le développement du pays.

³³² La loi mentionne, notamment, que pour pouvoir bénéficier de ce retour financier, il faut : "*Haber prestado, en alguno de los 132 meses continuos y anteriores al mes de octubre del 2010, o bien, desde el último mes anterior a esa fecha en que registre un turno, servicios como trabajador portuario eventual, regido por las normas del Título II, del Capítulo I, del párrafo 2º, artículo 133 y siguientes del Código del Trabajo, para una empresa portuaria o de muellaje que tenga como giro la estiba y desestiba de mercadería dentro de un recinto portuario. El período señalado, en ningún caso, podrá abarcar meses anteriores al año 1981*" (Source : Archives BCN, 29 avril 2013, URL : <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1050452>).

³³³ Cf : UPCH, "Nuestros logros", consulté le 28 juillet 2018, URL : <https://www.unionportuaria.cl/que-es-la-upch/nuestros-logros>.

Enfin, une demande essentielle pour comprendre l'intensité des luttes de la période, mais aussi la grande précarité des conditions de travail des dockers chiliens (et la cupidité sans vergogne des entreprises concernées) : l'exigence de l'instauration effective de la demi-heure de pause repas, comme droit inaliénable, pour chaque tour de travail de 7,5 heures, pour tous les salariés. Un droit que l'on aurait pu croire élémentaire (et reconnu comme tel par l'OIT depuis 1919), mais jamais appliqué. La très grande majorité des ports ne possèdent même pas, avant 2015, de lieu où manger et se reposer... Ce point de revendication passe aussi par l'exigence d'un paiement rétroactif pour toutes les années qui se sont écoulées sans ce droit depuis 2005, année de réduction du temps de travail. La transition d'une semaine légale de travail de 48 heures à 45 heures durant le gouvernement Bachelet, aurait dû signifier pour les dockers travailler des tours de 7 heures + 30 minutes de pause repas (et non plus de 7 heures 30 + pause).

Eduardo Araya, dirigeant de San Antonio, rappelle la complexité légale de la situation et le pourquoi du conflit autour de cette pause-repas :

En el 81, los compañeros dirigentes negociaron con las empresas la media hora de colación, y se la otorgaron al final del turno. Entonces, los trabajadores portuarios no colaban en el puerto, pero sí redujeron la jornada. Vale decir, todos los portuarios trabajaban 7,5 horas. Y esa media hora se la llevaban pa' la casa. Cuando en este país, en el 2005, vino la reducción de jornada laboral, nosotros fuimos a reclamar [de nuevo una] media hora, y todos estos empresarios, [...], (porque en el puerto hay puros transnacionales no más), se negaron, dijeron [...] que [ya] estábamos trabajando 45 horas, y la media hora no era sustentable³³⁴.

L'ensemble des revendications élaborées collectivement, en lien avec des mobilisations passées non satisfaites, permet à l'Union d'avancer un agenda de demandes tactiques et stratégiques de caractère national unitaire et en fait un interlocuteur de plus en plus légitime aux yeux de l'État. D'autant que cet agenda est adossé à un à cycle de luttes et de pressions concernant des dizaines de terminaux où sont en jeu plusieurs millions de dollars, ce qui oblige capital et État à réagir et proposer des solutions, bien souvent malgré eux.

³³⁴ Entretien avec Eduardo Araya, Santiago, 18 mars 2015.

Pourtant si l'on s'arrête à ces diverses demandes matérielles, financières et « corporatistes », moteur essentiel de l'action syndicale, le risque serait de ne pas comprendre ce que l'on proposera de nommer ici *la fabrique du syndicalisme portuaire* et, donc, les mécanismes de l'engagement individuel et collectif au sein de l'UPCH. On le sait, parmi les fondements de la conflictualité et des insubordinations ouvrières dans les mondes du travail se trouvent non seulement des demandes « *bread and butter* », soit l'attente d'amélioration des conditions professionnelles et de revenus, mais aussi un ensemble de « *questions touchant à la justice et la morale, à la représentation des intérêts, aux identités individuelles et collectives ou à l'autorité politique* ». Dans la lignée des travaux de E.P. Thompson sur l'économie morale ouvrière, les études comparatistes internationales montrent comment

*la quête de légitimité de la part des insurgés s'exprime au nom de la lutte contre des injustices (ou des conceptions de la justice) suscitée par les évolutions de l'économie industrielle et du capitalisme. C'est bien une mécanique des normes au travail qui est en jeu dans la conjugaison de revendications matérielles à des justifications morales*³³⁵.

Et c'est aussi ce que viennent éclairer les conversations avec ces militants et dockers. La construction discursive et symbolique des revendications de l'UPCH ou encore cette soif de dignité et orgueil portuaire, au cœur des mobilisations étudiées, est souvent mise en regard face aux multiples injustices. Injustices d'un patronat multimillionnaire, injustices d'un État qui réprime volontiers ou lance des promesses (comme avec les tables de négociations de 1999 puis celles de 2004), sans les tenir. C'est aussi souvent la mémoire, le sang et l'histoire des luttes des dockers au travers du siècle qui sont sollicités face aux difficultés quotidiennes, à la répression et à la dureté du travail³³⁶. Ainsi, la revendication du 22 septembre comme jour national des travailleurs portuaires est vécue comme une manière de renouer les fils d'un passé douloureux, y compris en gommant les aspects peu glorieux de cette histoire. Il s'agit d'entretenir une mémoire des luttes auprès des jeunes générations et de rendre hommage aux « camarades tombés au combat » :

³³⁵ Amin Allal, Myriam Catusse et Montserrat Emperador Badimon, « En attendant le grand soir : comparer les fondements moraux des (in)soumissions ouvrières », op. cit., p. 21.

³³⁶ *El Chanco E'Goma*, septième de 2014. Voir également le témoignage de Sergio Vargas du port de San Antonio, reproduit en Annexe 28.

Desde que Chile existe como república, es que el trabajo portuario se realiza, los jornales y lancheros en el siglo XIX fueron quienes dieron el inicio a nuestro gremio, organización y lucha fueron la base de esta organización. En el camino siempre hemos tenido que lidiar con la ambición de los mercaderes y políticos; nos han aplicado la fuerza para detener nuestras legítimas aspiraciones³³⁷.

Robinson Ávalos invoque ainsi la « dignité » des résistances des dockers de Huasco durant la dictature et il résume un sentiment partagé par la plupart des membres de l'Union : le besoin d'être reconnus en tant que travailleurs, en tant que classe et, en même temps, comme des travailleurs « essentiels » et même spécifiques de l'économie, qui apportent à la richesse de tout le pays par un travail dangereux et ardu.

la Unión Portuaria no busca solamente que le lleguen algún tipo de dinero. Como han estado diciendo los trabajadores, decían que busca en el fondo recuperar la dignidad de un trabajador de clase, de elite, solidario, un trabajador que tenga la dimensión que se merece por el hecho de que por sus manos pasa lo todo que es transferencia de carga que entra y sale de este país: somos una parte muy importante de esta pirámide de la producción. Por lo tanto, la Unión Portuaria de Chile busca que esto se manifiesta en el trato que debemos tener a través de un reglamento portuario, a través de que existan mayores instancias, que el trabajador este representado, que se nos tome en cuenta como trabajador, no solamente que se dialogue porque si, sino que se dialogue por un hecho profundo que es llegar a una verdad en que podamos estar considerados como trabajadores igual que el resto de los trabajadores que son contratados en el resto del país, como la minería, el profesor, el público, el de la salud. Pero, con la diferencia que por nuestras manos pasa también la economía del país³³⁸.

Les injustices vécues dans le port sont ainsi perçues comme une atteinte à cette dimension stratégique du travail portuaire pour toute une nation. De plus, ainsi que E.P. Thompson évoquait « l'économie morale » ouvrière comme facteur de résistance au nom de la défense de traditions populaires, des éléments de contrôle du processus de travail comme la *nombrada* sont revendiqués comme une part fondamentale de cette identité.

Mais, si les dockers ont la réputation d'appartenir à une « aristocratie ouvrière », fortement corporatiste, aux revenus *relativement* élevés, la réalité est bien plus complexe.

³³⁷ "Razón para conmemorar el 22 de septiembre", *Cartilla de información*, N° 2, 2012 (Archives UPBB).

³³⁸ Entretien avec Robinson Ávalos, Concepción, 2 décembre 2015.

Óscar Menares reconnaît que cette crainte existe chez certains dirigeants et conseillers. C'était d'ailleurs aussi celle de Dante Campana qui pointait le danger que les conquêtes financières considérables obtenues par les syndicats (comparativement au reste de la classe ouvrière) ne les éloignent de plus en plus de leur conscience de classe. Pourtant, le collaborateur de l'Union souligne le souci des animateurs de l'UPCH pour que les gains matériels, issus des mobilisations ou de négociations, se conjuguent aussi avec une subjectivation de classe, de lutte, solidaire : une dimension -on l'a vu- bien présente dans la déclaration d'intention de l'UPBB ou les communiqués de l'UPCH. Tout en reconnaissant qu'il s'agit d'une dispute permanente entre corporatisme, « élitisme ouvrier » et conscience de classe :

sabíamos que los niveles de organización siempre van de la mano con las palancas materiales. O sea, las palancas subjetivas, laborales, etc., son importantes, pero si no hay triunfos económicos y no hay una palanca material es difícil que pueda concretarse un movimiento social. O sea, partiendo de la reivindicación material más básica que es el salario. Entonces, ocurre que nosotros siempre asumimos que la conquista económica era una navaja de doble filo. O sea, en la medida que se va avanzando en una conquista económica, vamos a alcanzar mayores niveles de organización, pero si no somos capaces de adecuar esa palanca material, el interés material directo del trabajador, con la palanca moral, con los contenidos estratégicos de largo plazo, solidarios, de libertad, de fraternidad, etc., de una perspectiva de cambiar el modelo económico en Chile, de que existan derechos garantizados. Si no somos capaces de apalancar eso con lo otro probablemente se transforme en una aristocracia obrera. Por eso es importante las tareas de formación política, de difusión, de lo que está pasando en una perspectiva crítica, las iniciativas de colaboración con otros sectores sociales golpeados por el modelo, de tal forma que los trabajadores portuarios se transformen en una vanguardia de lucha de los trabajadores y del pueblo de Chile y no en una aristocracia obrera³³⁹.

Le souci de certains cadres ouvriers de l'UPCH pour la formation est d'ailleurs permanent : c'est le cas au SESV avec des hommes comme Sergio Parra ou Marcos Cárdenas, animateurs de l'école de formation du syndicat. On retrouve ce souci lors des congrès nationaux également. Par ailleurs, l'UPCH cherche à construire une subjectivité

³³⁹ Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

combative, tout en insistant discursivement et symboliquement sur la solidarité, et ce jusque dans le logo représentant les 5 Unions régionales unies comme 5 mains entrelacées :

Photo N° 13. Logo de l'Union Portuaire du Chili



Source : <https://www.unionportuaria.cl> (2018)

Le slogan, repris de la *Coordinadora*, *¡Nunca más solos!* va aussi dans ce sens, tout comme le cri scandé *¡Arriba los que luchan!* ou *¡No hay grandes logros, sin grandes luchas!* C'est donc une sociabilité militante qui certes se forge d'abord au quotidien, dans le port, mais avec également un accent revendiqué mis sur la mobilisation syndicale, la grève et la solidarité ouvrière. Manière également de se démarquer des organisations concurrentes, dont la COTRAPORCHI qui se vante -au contraire- de n'avoir mené aucune grève ou blocage à Valparaíso en 17 ans. Cette organisation et son dirigeant, Sergio Baeza, n'hésite d'ailleurs pas à dénoncer régulièrement l'illégalité de l'Union, sa culture du conflit et du « désordre » : en 2014, suite au congrès de cette confédération (et où l'inamovible Baeza est confirmé dans ses fonctions), en présence de représentants du gouvernement, de la CUT, des gérants des principales entreprises du secteurs, de la Chambre maritime et d'officiers de la Marine, le dirigeant fustige de nouveau (bien que sans la nommer) l'Union et « *quienes paralizaron ilegalmente y generaron un gran daño al país* » au nom d'une « loi

courte ». Ceci, tout en regrettant que les demandes de la COTRAPORCHI n'aient pas été davantage intégrées aux négociations par les autorités³⁴⁰.

De fait, les animateurs de l'UPCH mobilisent une rhétorique qui allie défense des droits des dockers, appel à la négociation, mais aussi à la résistance collective, tout en liant ces droits aux conquêtes et à une perspective de changement social. Dans un courriel de juillet 2009, au cours des nombreux débats internes qui agitent les dirigeants de l'ex-*Coordinadora*, Gonzalo Díaz écrit à ses camarades en les invitant à ne pas baisser les bras et à relever les défis qui les attendent. Pour ce faire, ils doivent construire une organisation viable, mais aussi offrir une meilleure formation des dirigeants. Non sans un certain lyrisme, l'assesseur du SESV écrit:

Para ello debe organizarse bien, administrarse mejor, prepararse y educarse, debe lograr superar los obstáculos que le ponen los que gobiernan y dominan, a través de una organización firme, unida, democrática, por lo tanto legitimada. Ello lo logrará confiando en sí mismo y en sus compañeros de clase, sabiendo que hay que vencer a quienes gobiernan y mandan en este modelo, y no a sus compañeros. Debe CREAR, debe crear, debe organizarse y disciplinarse, debe generar formas de llevar a cabo las ideas, de concretizar algo más que sólo hacer discursos o declaraciones. Debe soñar con un mundo mejor para él, pero también debe saber cómo construir el camino para llegar a él³⁴¹.

Il y a bien là un souci de politisation de la question syndicale qui est ouvertement assumé et revendiqué, tout en insistant sur l'autonomie de l'UPCH face aux partis et à l'État. En ce qui concerne l'influence de l'OCL (puis de l'organisation qui lui succède *Izquierda Libertaria*) au niveau de plusieurs assesseurs et le fait que des dirigeants importants comme Nelson Francino ou Luis Neira militent dans cette organisation, elle ne semble pas poser de problèmes majeurs du moment que ces militants ne cherchent pas à imposer leurs vues et continuent à prêter un service précieux de conseil et formation. De plus, la pluralité politique reste réelle et même étonnante, pour une Union qui, vue de l'extérieur, est souvent qualifiée de « radicale » par les médias. On peut, par exemple, souligner qu'un dirigeant comme Vargas est réputé plutôt proche du PS et que Pedro Riquelme le serait plutôt du PC (aucun des deux ne se dit pourtant militant politique), mais aussi le fait

³⁴⁰ "Cotraporchi criticó envío de proyecto de ley corta", *Marítimo Portuario*, 18 juin 2014.

³⁴¹ Gonzalo Díaz, courriel du 1 juillet 2009 (Archives UPBB).

qu’Alejandro Albornoz, amené à négocier avec le gouvernement en 2014 pour l’Union, est ouvertement militant de la *Union Democrática Independiente* (UDI – droite conservatrice), tout comme un autre dirigeant de Lirquén. Comme le rapporte en 2014, Lucas Cifuentes au journal *La Tercera*, dans les ports

*no están los tradicionales partidos tan involucrados. Por ejemplo, como en todo el movimiento sindical, en términos de bases sindicales, hay diversidad, inclusive hay trabajadores de derecha o de iglesias evangélicas”, explica, aunque aclara que en algunas zonas “es muy importante la participación y la identificación de algunos dirigentes o de ciertos valores enarbolados por lo que podríamos llamar una izquierda libertaria, cuyas orientaciones y contenidos identitarios son recogidos por estos sindicatos*³⁴².

Globalement, si on peut effectivement noter une influence idéologique « libertaire » dans les statuts ou certains discours de l’Union, la politisation que porte cette dernière est bien d’ordre syndical et social, indépendamment de l’orientation politique diverse de ses dirigeants. Cette politisation est portée en interne avec une volonté d’intervenir sur le processus de travail et de le contrôler, d’autant plus lorsqu’elle inclut la défense de la tradition de la *nombrada*. Mais elle est également tournée vers l’extérieur, la communauté environnante et la société. Ceci, avec une volonté de rapprochement avec d’autres acteurs sociaux, notamment ceux désignés comme faisant partie des syndicats dits « stratégiques » de l’économie exportatrice ou encore les étudiants et les retraités mobilisés (actions décrites plus bas). Si l’on reprend la typologie présentée en Annexe 1, on est face à un discours, une subjectivation et des pratiques qui tendent vers la politisation endogène de la question du travail dans les ports et de ses conflits et, en même temps, devant un syndicalisme qui s’affirme comme *socio-politique*, sans pour autant être « rupturiste » ou « révolutionnaire ». En ce sens, l’Union pose des questions et ses porte-parole affirment un discours qui dépasse le niveau d’un syndicalisme purement corporatiste. L’Union avance vers des demandes qui touchent à l’organisation des lois, interpelle volontiers l’État et recherche à créer des alliances larges au sein de l’espace des

³⁴² *La Tercera*, 18 janvier 2014. Sur les complexes relations entre partis et syndicats (dans ce cas, en Europe de l’Ouest), consulter : Richard Hyman, Rebecca Gumbrell-McCormick, « Syndicats, politique et partis : une nouvelle configuration est-elle possible ? », *La Revue de l’Ires*, op. cit.

mouvements sociaux pour obtenir des transformations d'ordre politique³⁴³. Dans sa déclaration d'intention, l'UPCH proclame:

Somos autónomos y sindicalistas y siempre nos guían los intereses de los trabajadores y el desarrollo del país, de forma inclusiva y participativa. Nuestras propuestas y decisiones provienen de nuestras asambleas sindicales y congresos y son independientes de los intereses partidistas y empresariales³⁴⁴.

Si l'organisation réaffirme l'importance de la négociation collective et le désir d'œuvrer à la recherche d'accords entre syndicats, entrepreneurs et État, elle dit croire aussi dans les vertus de la grève :

legitimamos el uso de la huelga como medio para defender eficazmente el respeto inequívoco de los derechos individuales y colectivos de las y los trabajadores y para procurar una mejora calidad laboral y de vida para las y los trabajadores en caso que la voluntad de dialogo real y eficaz, para encontrar soluciones, no exista o no se dé³⁴⁵.

Les travaux de Hyman soulignent que parler de *pouvoir syndical* relève de plusieurs facteurs clefs : avoir une position structurelle au sein des relations sociales de productions, montrer la capacité à « faire nombre » ou posséder des ressources institutionnelles accumulées. Le sociologue rajoute qu'il ne faut pas pour autant oublier la « puissance discursive » des organisations ou des dirigeants. Soit, une capacité à convaincre ses adhérents, et les acteurs sociaux en général, une certaine conception du changement social, des valeurs collectives et la possibilité de les concrétiser³⁴⁶. Si l'on en croit une longue étude réalisée, en 2012, par une sociologue de Concepción sur le « climat organisationnel » de l'UPBB, les dirigeants portuaires semblent avoir réussi (bien que pas

³⁴³ Le syndicalisme sociopolitique étant alors défini comme un niveau de politisation qui suppose des : *“demandas y/o objetivos que apuntan a satisfacer los intereses de los trabajadores (o determinadas franjas de ellos) por medio de la interpelación de los distintos ámbitos de la sociedad rebasando lo laboral, abriendo la disputa por formas salariales indirectas. En este sentido supone la articulación con otras manifestaciones políticas sectoriales en su disputa, pero sin llegar a plantearse un cuestionamiento de las relaciones sociales de producción, ni de la propiedad privada de los medios de producción”* (Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel and Miguel Urrutia, “Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica...”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, op. cit.). Cf Annexe 1.

³⁴⁴ UPCH, “¿Qué es la Unión Portuaria?”, consulté en juillet 2018, URL: www.unionportuaria.cl/que-es-la-upch.

³⁴⁵ Ibid.

³⁴⁶ Voir Richard Hyman, Rebecca Gumbrell-Mc Cormick, *Trade Unions in Western Europe. Hard Times, Hard Choices*, Oxford University Press, Oxford, 2013.

complètement), à construire une subjectivation partagée et un discours commun au sein de l'organisation³⁴⁷. Au terme d'une investigation très poussée (de plus de 130 pages) et d'une enquête auprès d'un échantillon représentatif d'une centaine de travailleurs portuaires de la région, Mabel A. Tornel décrit la perception globalement positive des affiliés de base sur leurs dirigeants (67,4% des premiers reconnaissant une bonne communication avec ces derniers). Il existe, par contre, des différences notables suivant les communes : celle de Coronel ayant des résultats bien plus mauvais (et certains syndicats en particulier) que Lirquén et San Vicente-Talcahuano. Elle montre une volonté d'engagement majoritaire au sein de l'Union ou une volonté de la faire connaître auprès des travailleurs de la zone. D'autre part, cette étude confirme un déficit clair en termes de circulation de l'information des directions vers la base, déficience également détaillée par *El Chanco E'Goma* en 2013³⁴⁸. Pourtant, les syndiqués sont d'accord pour reconnaître comme *leurs*, les valeurs défendues publiquement par l'Union, principes et idées guidant même « leur vie personnelle » pour 54,9% d'entre eux. De plus, 74,4% des dockers se disent « orgueilleux d'appartenir à l'UPBB » (voir une sélection de résultats et tableaux en Annexe 17). Ainsi, certains jeunes syndicalistes, ayant une solide formation (y compris universitaire) comme Pablo Klimpel, regrettent que l'UPCH n'ait pas la capacité de proposer des structures à ses adhérents qui puissent intégrer les familles, la communauté toute entière, dans des activités récréatives et favoriser une « plus forte implication » dans le syndicat (à la manière des organisations ouvrières « de l'époque de Recabarren et Clotario Blest »³⁴⁹). L'Union paraît cependant avoir réussi le pari de créer une identité commune, et disons-le : de *classe*. Ce partage explique aussi la radicalité du répertoire d'action et la massivité du cycle de mobilisations des années 2010-2014, malgré ses défaillances, limites et ratés. L'Union se constitue ainsi en un élément clef de l'espace des mouvements sociaux chiliens, en tant que acteur « disruptif » du champ syndical.

³⁴⁷ Mabel A. Tornel Cifuentes, *Diagnóstico del Clima Organizacional de la Unión Portuaria del Bío Bío*, Talcahuano, UPBB, 2012.

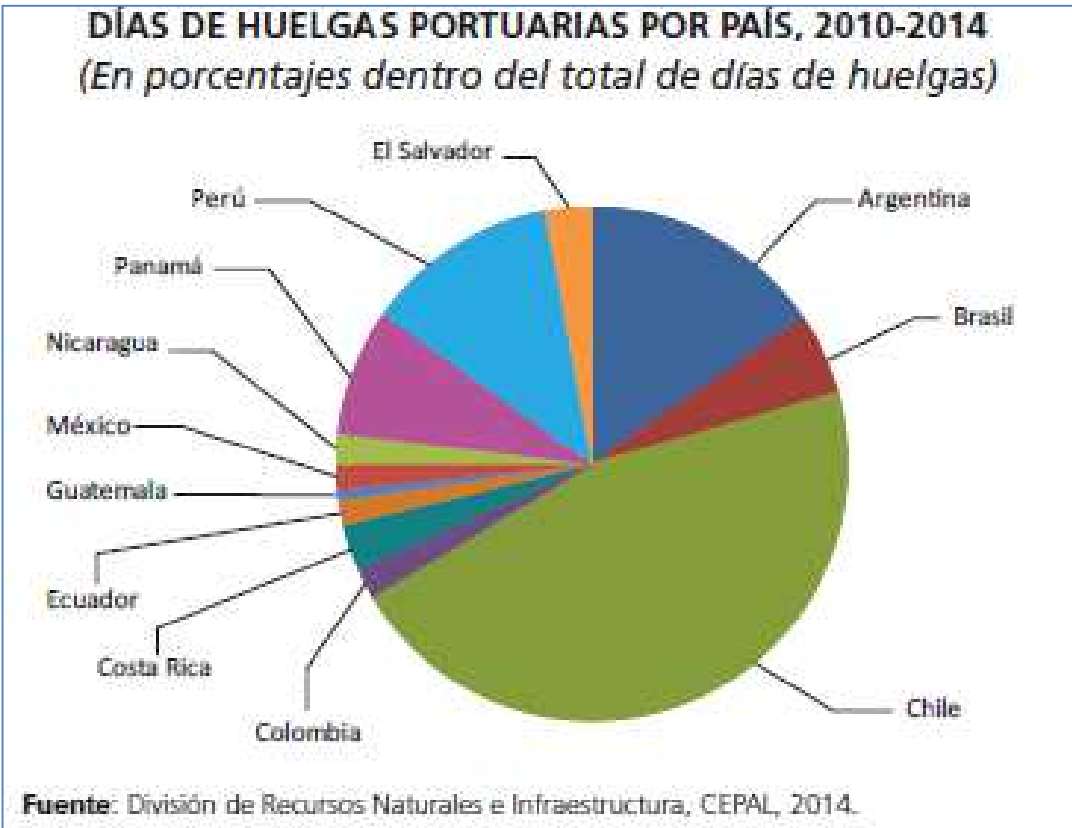
³⁴⁸ "Traspasar el conocimiento de los dirigentes a las bases", *El Chanco E'Goma*, juin 2013

³⁴⁹ Entretien avec Pablo Klimpel, Santiago, 20 février 2016.

C) Répertoires d'action, radicalités portuaires et dynamiques spatiales de mobilisation

Dans son éditorial du lundi 24 mars 2014, le quotidien *El Mercurio* alerte ses lecteurs sur une préoccupante spécificité chilienne : au cours des quatre dernières années, le pays a connu un nombre record de protestations portuaires et concentre à lui seul 46% des jours de grèves de toute l'Amérique Latine, alors qu'il n'est ni le pays ayant le plus de dockers et encore moins celui possédant les ports de plus grande taille. Comparé à une nation comme le Brésil, le constat est sans appel et semble interloquer l'éditorialiste. Ces chiffres ne sont pourtant pas exagérés : ils sont confirmés par une étude de la division « ressources naturelles et infrastructures » de la CEPAL qui représente, comme suit, le nombre de jours perdus pour grèves dans les ports latino-américains entre 2010 et 2014 :

Graphique N° 5. Nombre de jours de grève par port en Amérique Latine



Source: Ricardo Sánchez y Francisca Pinto, "El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado", *Boletín FAL*, No. 337, CEPAL, 2015.

Pour *El Mercurio*, voix autorisée des milieux d'affaires, il convient de souligner deux aspects : premièrement, les concessions portuaires chiliennes ne sont pas si rentables qu'on veut bien le penser (lire : les demandes syndicales sont outrancières) et, deuxièmement, les ports seraient victimes « des mauvaises pratiques » de certains syndicats, qui imposent leurs vues en dehors de tout cadre légal et par une radicalisation croissante de leurs modes d'action :

Una primera clarificación es la de que, al contrario de ciertas imágenes, la industria portuaria no produce utilidades sobredimensionadas para sus inversionistas (las de los puertos más rentables rondan los 10 millones de dólares). Esto, porque el mecanismo de concesiones con que opera fue diseñado potenciando la competitividad. Otro elemento que llama la atención es que la mayoría de estos paros han sido ilegales, al margen de negociaciones colectivas y en circunstancias en que la ley autoriza la intervención de la fuerza pública. Así, la prohibición ha resultado ineficaz, ya sea por indecisiones de la autoridad o por las exigencias de especialización que requiere el manejo portuario³⁵⁰.

Comme la CEPAL, le journal conservateur reconnaît la nécessité de repenser la « gouvernance des ports » et admet le besoin d'une nouvelle législation portuaire qui pourrait mieux « canaliser » les conflits. Néanmoins, pour *El Mercurio*, il ne fait pas de doute que les syndicats sont en passe de « capturer » le pouvoir dans les ports, avec la complicité du monde politique, frileux au moment de s'affronter aux dockers et incapable de mettre fin à ces désordres alors que l'État (à la différence d'autres pays voisins) reste le propriétaire de nombreux terminaux. Ce récit journalistique fait partie d'une offensive généralisée de certains secteurs partisans, médiatiques et économiques contre l'Union portuaire et les syndicats qui lui sont affiliés à partir de 2013 (voir le dernier chapitre). Le nombre impressionnant de jours de blocages et de contestations portuaires entre 2010 et 2014 n'en n'est pas moins représentatif de l'intense succession de luttes durant cette période et particulièrement du rôle exceptionnel joué par l'UPCH, fer de lance de ces mobilisations. On peut en ce sens assurément parler de l'ouverture d'un *flux de conflit* (entendu par Tilly et Tarrow comme « *série de moments de revendication collective liés*

³⁵⁰ Editorial, « Récord chileno de paros portuarios », *El Mercurio*, 24 mars 2014.

entre eux, que l'observateur isole à des fins d'explication »³⁵¹) dans les espaces portuaires chiliens, qui met en tension l'ensemble des relations professionnelles et le rapport capital-travail dans ce domaine. Au final, cette situation tend les relations de classes, se transformant en un sujet de préoccupation politique de premier plan durant plusieurs mois.

La chronologie que nous présentons en Annexe 15 revient pas à pas sur ces nombreuses luttes souvent localisées, parfois nationales. Nous décrivons, dans la dernière partie, certaines d'entre elles pour ce qu'elles ont de paradigmatiques. Nous nous attardons sur deux épisodes de conflits de grande ampleur ayant eu lieu entre la mi-mars 2013 et début 2014, tout comme sur le bilan (mitigé) qu'en tirent les militants de l'UPCH.

Ces mobilisations confirment, en tout cas, l'usage d'un répertoire d'action³⁵² varié, bien que contraint. Si l'on pense cette conflictualité sociale à partir des apports de l'histoire internationale comparée, les usages fait par l'UPCH des blocages des ports et des barricades, de la manifestation de rue ou de la pression exercée directement sur les autorités politiques, en même temps que sur la gérance du port apparaissent comme relativement « classiques ». Les histoires existantes portant sur d'autres pays et époques montrent aussi une tendance prononcée à l'usage de l'action directe, conduisant à la paralysie ou occupation de l'espace portuaire comme un marqueur des répertoires à disposition de cette frange du mouvement ouvrier³⁵³. Ces luttes, parfois « explosives », sont la plupart du temps calculées, planifiées et rationalisées par les acteurs, qui hésitent souvent d'ailleurs avant de s'engager dans un conflit dur avec des entreprises parmi les plus puissantes du pays. Ils savent parfaitement que les coûts (humains, répressifs, économiques) peuvent être très élevés au moment de déstabiliser ce qui constitue le cœur du modèle économique : une erreur d'évaluation du rapport de force peut signifier la destruction d'une organisation syndicale comme on l'expliquera dans le cas de Mejillones ou la chute d'un dirigeant (comme à San Antonio).

³⁵¹ Charles Tilly, Sidney Tarrow, *Politique(s) du conflit*, op. cit, annexe 2.

³⁵² Rapellons que la notion de répertoire d'action, proposée par Tilly, désigne « l'ensemble des moyens paraissant les plus appropriés à la lutte d'un groupe, dans une époque et un contexte donnés » (Charles Tilly, « Les origines du répertoire de l'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 4, 1984, p. 89-108). Pour une révision critique de ce concept, nous renvoyons à l'article de Michel Offerlé, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, op. cit.

³⁵³ Voir par exemple : Stephen Hill, *The Dockers: class and tradition in London*, London, Heinemann Educational Books, 1976 et Colin J. Davis, *Waterfront Revolts. New York and London Dockworkers, 1946-61*, Chicago, University of Illinois Press, 2003.

Le caractère disruptif des luttes des dockers est particulièrement fort chez les *eventuales* : travailleurs précaires, « instables », indisciplinés au parcours de vie souvent peu conventionnel. C'est ainsi que les décrivait Dante Campana dans son document de 2004 ou ainsi que se présente José Agurto lui-même, saluant d'ailleurs la présence d'asseurs comme Gonzalo Díaz pour tempérer le caractère impulsif de ces camarades de travail. Le statut d'intermittent favorise paradoxalement les actions de blocages et d'action directe au sens où ces travailleurs ne peuvent être licenciés, surtout si la *nombrada* est contrôlée par le syndicat, ce qui est le cas de la majorité des syndicats de l'Union³⁵⁴. Il y a, de plus, une culture populaire liée à l'image du docker, « *el chorro del puerto* », qui ne s'en laisse pas compter, prêt à en découdre très rapidement avec le patron ou un voisin qui lui manquerait de respect, imaginaire prégnant lors des assemblées et réunions observées, où la tradition de lutte de classe, de combat ouvrier se croise aussi avec des représentations masculines volontiers virilistes. Comme c'est le cas dans d'autres contextes (par exemple, le syndicalisme guatémaltèque étudié par Quentin Delpech³⁵⁵), les histoires de répression parsèment les récits des dockers et cette « épreuve du feu », malgré ses dangers, est aussi un outil de légitimation et de rétribution symbolique pour les dirigeants qui parviennent à se montrer « à la hauteur » aux yeux de leur base, dans ces moments de violence. Ces épisodes répressifs peuvent même avoir des effets mobilisateurs et amplificateurs des revendications syndicales.

Néanmoins, il ne faudrait pas tomber dans les clichés et oublier le contexte de travail « extrême » qu'affrontent ces travailleurs, *contratados* y compris. Luis Neira, dirigeant très « posé » et calme des salariés sous contrat de San Vicente, décrit les conditions de travail au quotidien comme une véritable « dictature ». Le règne des « petits chefs » qui nomment à leur guise qui pourra aller travailler ou pas, les pratiques de salaires différentes pour les mêmes métiers, les tours à n'en plus finir sans sommeil, l'absence totale de « qualité de vie » et la répression syndicale permanente, et ce jusqu'à la consolidation du syndicat en 2005. Auparavant:

³⁵⁴ "Las condiciones del trabajo eventual, del trabajo pesado y la centralidad del sindicato como espacio de disciplinamiento son factores que inciden en la forma en que explota el conflicto portuario. La precariedad que implica la eventualidad se vuelve, paradójicamente, un factor favorable a la hora de realizar una paralización: los trabajadores no pueden ser realmente despedidos o censurados en sus trabajos mientras se encuentran movilizados, son "libres" de paralizar lo que tengan que paralizar hasta conseguir lo que se han propuesto" (Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit., pp. 64-65).

³⁵⁵ Quentin Delpech, *Mobilisations syndicales et violences au Sud*, op. cit., pp. 166-171.

*muchos compañeros que se revelaron o que comentaron que era necesario crear un sindicato, estaban de la noche a la mañana despedidos. Te sacaban en camioneta, no te daban oportunidad de despedirte de tus compañeros. Te pasaban una bolsa, te acompañaba un guardia y echaban todas tus cosas y adiós...*³⁵⁶.

La « radicalité » des actions collectives des dockers est à comprendre plus largement dans ce que Camilo Santibañez nomme une « économie de la violence » des mobilisations portuaires : violence des dockers, « ceux d'en bas » dans la hiérarchie du port (les subalternes et détenteurs de la force de travail) qui est aussi fruit de la résistance aux violences symboliques, économiques ou physiques de ceux en haut (les dominants : entreprises, gérance, contremaitres, forces navales ou carabiniers, État)³⁵⁷. Cet antagonisme est structurant dans l'histoire de l'Union. Pedro Riquelme, lorsqu'il se réfère au groupe Angelini et à la gérance, résume la dureté des rapports de classe à Coronel et l'hostilité patronale à l'encontre de l'UPCH, de manière lapidaire : « *Esos hueones, nos quieren puro colgar...* »³⁵⁸.

Les répertoires de mobilisation des portuaires sont d'autant plus facilement étiquetés par les médias comme « violents » que la très grande majorité d'entre eux est illégale. Le *paro portuario* n'est pour cette raison presque jamais une « grève » au sens où elle est définie légalement par le code du travail, sauf dans le cas de grèves des salariés en contexte de négociation collectives pour les syndicats de dockers en CDI. Comme nous l'avons noté plus haut, ces négociations réglées (de toute manière très contraintes dans le cas chilien) sont inaccessibles à tous les intermittents, soit la grande majorité des travailleurs portuaires, y compris ceux bénéficiant de *Convenios de puesto de trabajo*-CPPT. Et -on l'a vu- du fait de la législation héritée de la dictature, toute mobilisation de plusieurs entreprises (ou de plusieurs ports) à la fois, toute action de caractère territorial (régional ou national) ou revendication par branche est strictement interdite. Cela jusqu'à aujourd'hui, malgré les négociations autour de la réforme du code du travail durant le dernier gouvernement Bachelet (2014-2018). Le *paro portuario* est donc plus exactement

³⁵⁶ Entretien avec Luis Neira, Talcahuano, 1 mai 2015.

³⁵⁷ Camilo Santibañez, "Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena: La violenta formación de la Unión Portuaria del BioBío (2010-2014)", Inédit, Santiago, 2015.

³⁵⁸ Ce qui signifie, peu ou prou : "Ces types là, ils voudraient bien nous pendre..." (entretien avec Pedro Riquelme, Coronel, 30 avril 2015).

une paralysie illégale de l'activité de travail dans le port, ou son blocage, par un ou des syndicats mobilisés autour de revendications communes.

Cette illégalité des grèves et luttes ouvrières dans le secteur privé est somme toute devenue assez commune dans le champ syndical du Chili néolibéral et ce de manière croissante depuis 2006-2007 dans le secteur primo-exportateur. Les études de *Observatorio de Huelgas Laborales* (OHL) soulignent, de plus, dans leur bilan pour la période 2010-2015 que ces grèves consistent le plus souvent en des tactiques directes de blocage de la production associées à l'occupation de l'espace public « *de manera disruptiva* » :

Atendiendo a la razón práctica, la huelga es una herramienta que arrastra diversas formas de manifestación, que van más allá de sus límites. La huelga para los trabajadores no es un mero "cese del trabajo" que se ejecute en repliegue, sino que se lleva a cabo desplegando múltiples formas de participación. Muchas veces expulsada de su territorio de trabajo (no hay legalidad para la ocupación de empresa) y cobrando vida en el espacio público, la huelga no suele practicarse sin tácticas acopladas de paralización forzosa y deliberada del aparato productivo³⁶. Con todas estas maniobras, la huelga busca consolidarse en un territorio adverso, pretendiendo siempre aumentar las chances de generar presión hacia la contraparte. Así, es recurrente una aplicación de tácticas complementarias al cese del trabajo, entremezclándose la huelga con la paralización directa de la producción³⁵⁹.

Le graphique en Annexe 19 montre également qu'associées à la grève, les tactiques de mobilisations les plus courantes dans le secteur des transports et communication (et donc des ports), sont le blocage des voies de communication (*bloque de ruta* : 20,7%), les marches de protestation (13%) et le piquet de grève (11,7%).

Ce qui constitue en revanche une spécificité des « grèves » portuaires est plutôt leur ampleur, durée parfois (au-delà de deux semaines) et capacité de « nuisance » pour l'ensemble de l'économie nationale. Les dirigeants portuaires assument pleinement cette dimension, jugée indispensable pour se faire entendre. Nombre de documents syndicaux soulignent –à juste titre– que toutes les avancées en termes de sécurité, revenus ou

³⁵⁹ Domingo Pérez, Rodrigo Medel, Diego Velásquez, "Radiografía de las huelgas laborales en el Chile del neoliberalismo democrático (1990-2015)", op. cit., p. 170.

régulation des ports, et même les plus minimales (par exemple, récemment, le droit à recevoir des chaussures de travail) l'ont été grâce à « l'usage de la force » et « en dehors de tout cadre légal ». Et c'est l'intransigeance des entreprises qui est perçue comme responsable de cet état de fait, faute de dialogue, ouverture et négociation. Eduardo Araya, président d'un des plus importants syndicats de port de San Antonio (*Sindicato Estibadores y Desestibadores de Muellaje del Maipo*) résume ainsi la situation :

cuando se habla que el trabajador portuario la verdad es que no respetó ningún marco de ley, también se debe hablar que por muchos años los empresarios no respetan los marcos de ley. Esta transnacional, este holding, son tan grandes, que ellos por muchos años, ellos no han respetado a los trabajadores en sus derechos, y yo te digo, no respetar un derecho básico como el derecho de comer es inconcebible, y ahí entran 'hartas' prácticas. Todo lo que nosotros le hemos sacado en la vestimenta, los horarios de, en este caso de colación, más todas las necesidades para protección, todo ha sido con fuerza; [...] los empresarios nos enseñaron que los marcos legales no existen, por lo tanto los trabajadores portuarios lo menos que 'pescan' son los marcos legales³⁶⁰.

En ce sens, il est rationnel de catégoriser les actions directes des dockers de l'Union comme « radicales » et on peut constater qu'elles sont parfois violentes (avec, dans certains cas, destruction de matériel ou affrontement avec les forces de l'ordre), à la différence d'ailleurs de la majorité des grèves illégales du secteur privé, caractérisée par la non-violence et l'évitement du contact avec la police³⁶¹. Il est vrai qu'une telle catégorisation (radicalité, violence) est souvent utilisée pour disqualifier *a priori* les acteurs mobilisés, et les dockers en particulier. Cette « radicalité » n'est donc objectivable que si elle est saisie par une analyse fine des rapports de force, dans lesquels les différents acteurs sont insérés :

La notion de radicalité, qui ne recouvre pas nécessairement celle de violence – une occupation d'usine peut ainsi être menée en revendiquant la « non-violence » - n'a de sens qu'en étant saisie de façon relationnelle, à la fois dans une configuration sociale donnée et dans le temps. [...] Elle conduit alors à restituer la logique d'acteurs situés

³⁶⁰ Entretien avec Eduardo Araya, Santiago, 18 mars 2015.

³⁶¹ Cf. Rodrigo Medel, Nicolás Somma, "¿Marchas, ocupaciones o barricadas? Explorando los determinantes de las tácticas de la protesta en Chile", *Política y Gobierno*, N° 23, 2016, pp. 163-199.

*dans des champs différents, qu'il s'agisse du juge sanctionnant le recours à telle modalité d'action au nom de la défense de la propriété privée ou de la liberté de circulation, d'un membre du gouvernement souhaitant disqualifier certains protagonistes du mouvement en cours ou d'un dirigeant syndical inscrit dans des rapports de concurrence avec d'autres organisations. Ce sont ces prises de position qui contribuent à faire entrer le conflit dans une catégorie donnée*³⁶².

Un autre élément central de l'affirmation de cette « force portuaire » est la compréhension par ses acteurs de l'importance de *l'espace du port*, de son occupation et de son contrôle. Une donnée d'ailleurs commune à nombre de contestations des dockers de par le monde, tel qu'ont pu le montrer Alice Mah dans le cas de Liverpool, Marseille et New Orleans ou encore Colin Davis pour New York et Londres³⁶³. A l'image de la classe ouvrière industrielle qui utilise, depuis plusieurs siècles, l'occupation de l'usine comme un levier du rapport de force établi avec le patronat, les dockers revendiquent le blocage du port (et donc du processus de charge et décharge) comme moyen de faire plier les entreprises ou de forcer l'État à négocier. Il s'agit bien là de bloquer, parfois d'occuper, pour contester, pour faire pression et transformer le port en « *lieu de colère* »³⁶⁴. Le sociologue Choukri Hmed note que

*tout autant que le contexte historique dans lequel se déroule l'action collective, le contexte spatial est amené à jouer un rôle spécifique non seulement dans la détermination de l'action elle-même, de ses modes et de son issue, mais aussi dans la stimulation et le maintien de l'engagement individuel*³⁶⁵.

La protestation prend ainsi *corps*. Elle s'incarne physiquement et symboliquement dans cet espace de travail quotidien, qui est connu de chacun dans ses moindres recoins, tout en empêchant le flux des camions ou des trains et les navires d'être traités. Le port comme territoire libéré et sous contrôle syndical est un des modes d'action privilégié en

³⁶² Sophie Bérout, « Violence et radicalité dans les conflits du travail. Quelques pistes d'analyse » in Abou Ndiaye, Dan Ferrand-Bechmann (dir.), *Violences et société. Regards sociologiques*, Paris, Desclée de Brouwer, 2010, pp. 147-163, URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00539649>.

³⁶³ Alice Mah, *Port Cities and Global Legacies Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, op. cit. et Colin J. Davis, *Waterfront Revolts. New York and London Dockworkers, 1946-61*, op. cit.

³⁶⁴ Hélène Combes, David Garibay, Camille Goirand, (dir.), *Les lieux de la colère. Occuper pour contester de Madrid à Sanaa*, Paris, Karthala, 2015.

³⁶⁵ Choukri Hmed, « Espace géographique et mouvements sociaux » in *Dictionnaire des mouvements sociaux*, op. cit., p. 220-227. Sur les mobilisations actuelles, consulter le dossier : Denis Merklen, Geoffrey Pleyers (coord.), « Mouvements sociaux et espaces locaux », *Cahiers des Amériques Latines*, N°66, IHEAL, 2011, URL : <https://journals.openedition.org/cal/376>.

cas de conflit dur ou qui s'éternise, ce qui en dit long sur l'identification du docker avec son port³⁶⁶. Il s'agit de montrer à *qui* est le port, d'affirmer une politique de l'occupation de l'espace portuaire. On retrouve ici une double dimension, structurée et structurante, du territoire pour les mouvements sociaux, qui facilite la constitution d'*espaces des luttes*³⁶⁷. Le port possède en sus l'avantage d'être un territoire à la surface limitée (bien que s'étendant sur plusieurs hectares) et fermé, où se concentre presque toute l'activité de charge et décharge.

Ce contrôle spatial passe parfois par le blocage physique des entrées, organisé au travers de diverses modalités d'action, l'un d'elle étant l'installation de barricades ou de cordons filtrants aux entrées et sorties de l'enceinte (voir la photo N°17 autour du conflit dans le port d'Angamos). Pourtant, comme le confirment plusieurs témoins, lorsqu'un syndicat puissant et légitime annonce se mettre en grève (*paro*), le port ne peut simplement plus fonctionner, et le plupart du temps l'entreprise n'a pas les capacités de mobiliser assez d'employés ou d'intermittents pour y pallier. D'ailleurs, les autres syndicats –par accord tacite- s'y refuseraient (mais aussi car le syndicat mobilisé est prêt à faire pression, voire menacer, ceux qui auraient des velléités de « casser » la grève). Un risque immédiat en cas de grève est que les navires soient accueillis par les ports voisins, surtout dans des régions comme le BioBío où les ports sont à quelques encablures les uns des autres. De là aussi l'une des raisons d'être de « l'Union » : unifier intermittents et sous contrat, permettre les mobilisations de plusieurs syndicats d'un même port, puis de port à port. Le « *paro solidario* » demeure une figure majeure du répertoire d'action de l'UPCH. La montée en puissance de cette forme de mobilisation coordonnée, a donné un impact national à l'UPCH, alors que très souvent auparavant un port ou un navire bloqué n'était même pas relayé par les médias. Lors de la lutte de Mejillones en 2014, Luis Neira se rappelle que San Vicente finit par se mettre en grève durant 15 jours en solidarité, mais aussi par conscience que la répression là-bas pourrait aussi être celle de demain ici. Cette grève portuaire solidaire passe par la compréhension des intérêts communs, de classe, des dockers où qu'ils soient sur le territoire :

³⁶⁶ Dans un autre registre, nous avons travaillé la question de l'appropriation territoriale par les syndicats et salariés des Cordons Industriels durant le gouvernement Allende au sein: Franck Gaudichaud, « Écologies d'un espace en révolution. Santiago du Chili, 1970-73 » in Hélène Combes, Camille Goirand, David Garibay (dir.), *Les lieux de la colère*, op. cit., pp. 121-142.

³⁶⁷ Javier Auyero, « L'espace des luttes. Topographie des mobilisations collectives », *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 160, 2005, pp. 122-132.

*El factor clave fue que nos convencimos todos. Independiente de los errores que podamos haber cometido, que yo no creo que fueron errores... que empezamos tarde la movilización... pero los viejos se convencieron: “caen ellos y empezamos a caer todos”, entonces los viejos dijeron es necesario acoplarse al paro y fue netamente solidario*³⁶⁸.

Ces *paros* portuaires de dimension régionale et nationale sont la carte maitresse de l'Union, mais ils sont aussi complexes à réaliser, et surtout à réussir (alors que plusieurs dizaines de ports et de syndicats sont concernés). Ils sont, de ce fait, plus souvent brandis comme menace potentielle et un « avertissement » (*paro de advertencia*) pour faire pression lors de négociations. Lorsque ces *paros* sont effectivement déployés, les syndicats ne partent que rarement tous de manière coordonnée en grève. D'ailleurs celle-ci ne concerne le plus souvent qu'un tour de travail, voire deux, avant de se généraliser exceptionnellement en l'absence de réponse des entreprises ou de l'État.

A chaque fois, l'activation de ces modes d'action met en jeu diverses pratiques et savoirs militants, inégalement distribués selon les ports. « L'art » de la barricade par exemple. Nelson Francino se rappelle ainsi que lorsqu'il voyage depuis Iquique pour venir prêter main forte aux dockers du BioBío en 2003, le groupe de jeunes de sa fédération apporte aussi son expertise sur comment bloquer les entrées du port, monter une barricade, se protéger des forces de l'ordre et tenir le piquet de grève :

*en donde yo me acuerdo, algunos no sabían hacer una barricada, [...] no tenían experiencia en nada. Y allá en Iquique estábamos súper curtidos en el tema, lo manejábamos*³⁶⁹.

Il semble que dans chaque port existe un « groupe de choc », bien sûr non officiel, organisé par les syndicats avec les hommes les plus sûrs et expérimentés pour mener à bien les actions les plus audacieuses ou dangereuses³⁷⁰. Il faut insister sur un fait : les mobilisations des dockers lorsqu'elles ont lieu dans l'enceinte portuaire se déroulent dans des espaces sous juridiction militaire, considérés comme “stratégiques” par l'État, avec les risques que cela comporte donc en termes de répression armée et immédiate. Cette

³⁶⁸ Entretien avec Luis Neira, Talcahuano, 1 mai 2015.

³⁶⁹ Entretien avec Nelson Francino, Santiago, 17 mars 2015.

³⁷⁰ Existence confirmée par des conversations informelles avec des dockers du BioBío et également corroborée par Camila Álvarez pour le port d'Iquique.

militarisation de l'espace portuaire a été considérablement augmentée à partir de l'application des certifications internationales dites « ISPS » (*International Ship and Port Facility Security*) qui, suite aux attentats du 11 septembre 2001, imposent un plan de protection des ports (nécessaire pour tout commerce avec les États-Unis), destiné à prévenir tout acte terroriste mais aussi action « illicite » ou de « malveillance » contre les navires et les installations³⁷¹. La mise aux normes des ports chiliens entre 2002 et 2004 explique le renforcement considérable des mesures de sécurité, avec comme conséquence un risque de répression syndicale, y compris *manu militari*, accru. Ainsi, les traditionnelles occupations de navire (*tomas de buque*), une forme de lutte historique des dockers, sont définitivement abandonnées par les syndicalistes : le danger d'une intervention « anti-terroriste » de la Marine est trop grand. C'est désormais plutôt le blocage de l'accès au navire depuis les quais qui est privilégié ou celui des entrées du port, avec toujours la peur d'un dérapage et/ou d'une intervention musclée des carabiniers ou des forces navales.

De la menace de grève nationale jusqu'à l'occupation du port en passant par la manifestation de rue, à chaque fois, l'un des défis est de faire connaître les revendications au-delà de l'entreprise afin de faire monter la pression. L'importance de la visibilité médiatique des luttes revient régulièrement lors des congrès de l'Union, d'où un usage croissant de manifestations dans les centres-villes (à Talcahuano, Concepción, San Antonio ou Iquique) au contact des populations, souvent avec un défilé se terminant sous les fenêtres du siège de l'autorité locale (mairie, préfecture). On note à ce sujet un perfectionnement des pratiques avec l'usage de banderoles imprimées, de slogans communs, de fusées "bengala" et un cortège ordonné derrière les dirigeants et porte-parole : il s'agit d'utiliser l'espace public comme espace de conquête de l'opinion et d'interpellation³⁷². L'esthétique aussi s'organise sous l'impulsion des militants « brigadistes muraux » liés à l'OCL, puis à la *Izquierda Libertaria*, qui prêtent leurs services (avec en retour la rétribution symbolique de voir leur art mobilisé par ces travailleurs en lutte – voir la photo N° 16). Comme souvent au Chili, les drapeaux nationaux tricolores sont aussi de sortie.

³⁷¹ Dossier « Code ISPS », *AFCAN*, https://www.afcan.org/dossier_isps1.html (consulté le 10 août 2018).

³⁷² Cf. Olivier Fillieule, Danielle Tartakowsky, « La manifestation dans l'espace public » in *La manifestation*, Paris, Presses de Sciences Po, 2013, pp. 139-174.

Photo N° 14. Manifestation de l'UPBB dans le centre de Concepción (2014)



Source : www.biobiochile.cl, 3 décembre 2014.

Les syndicalistes ont conscience qu'une de leurs faiblesses est précisément un accès aux médias limité, médiatisation qu'ils considèrent biaisée quand elle a lieu du fait du parti pris de ces derniers, majoritairement dans les mains de grands groupes économiques liés directement ou indirectement aux entreprises portuaires³⁷³. Sans parvenir à construire des « manifestations de papier » réellement efficaces, les dockers tentent au moins d'occuper médiatiquement l'espace public, en espérant être relayés et essaient aussi, de manière embryonnaire, de construire un écosystème numérique autour d'eux, avec quelques blogs (dont celui du *Chanco E'Goma*), de très nombreuses pages Facebook pour chaque Union régionale ou syndicat et l'apparition d'un site web officiel (encore très sommaire) de l'UPCH. Mais, ceci, souvent sans atteindre le niveau d'éloquence et de professionnalisme que peuvent avoir certains groupes de pression patronaux (telle que la

³⁷³ La concentration capitaliste des médias et l'absence de pluralité de l'information au Chili est exceptionnelle et l'une des plus fortes du continent : les 4 principaux opérateurs privés contrôlent plus de 90% des médias (journaux, radios, TV) et la presse est propriété, à 98%, d'un duopôle (*El Mercurio* y *La Tercera*). Cf. "Informe revela que la concentración de medios en Chile es una de las más altas de la región", *El Desconcierto*, 24 août 2016.

Chambre maritime) faute de capital culturel, de temps, de financements et d'expérience adéquate dans le champ médiatique³⁷⁴.

Les rassemblements se déroulent dans la rue, mais aussi parfois sous les fenêtres de la gérance du port ou à une des entrées, notamment durant les périodes de négociation collective pour les syndicats de dockers employés de telle ou telle entreprise. Autre manière d'exprimer un mécontentement, sans pour autant arrêter le travail : la technique dite de la « *rueda cuadrada* » (roue carrée). Autrement dit, un ralentissement calculé du rythme de travail, souvent divisé par deux le temps de faire avancer les négociations, en sachant que tout retard dans le traitement d'un navire signifie des pertes sèches et des amendes pour les entreprises portuaires, engagées par contrat à traiter les navires dans des temps record... Dans les cas « extrêmes », certains syndicalistes en viennent à utiliser des formes de lutte inhabituelles dans les ports : la grève de la faim. Ainsi que le note la politiste Johanna Siméant, il s'agit d'un répertoire au caractère atypique dans l'histoire du mouvement ouvrier³⁷⁵, il a pourtant été utilisé en 2014, ponctuellement, à Mejillones comme nous le verrons, démonstration s'il en est de la violence des rapports de classe dans ce port du Nord du pays.

Enfin, dernier point de cette grammaire des luttes portuaires, que nous traiterons par quelques exemples dans les prochains paragraphes, et peut-être le plus original en termes de politisation : l'UPCH cherche de manière croissante à entrer en contact et à nouer des alliances avec d'autres acteurs de l'espace des mouvements sociaux et du champ syndical. Cette idée d'alliances indispensables, particulièrement entre secteurs syndicaux dits « stratégiques » de l'économie, circulent depuis plusieurs années au sein du monde militant qui conseille l'UPBB et il se matérialise – bien que timidement – à partir de 2011, avec des rencontres entre dirigeants de plusieurs entreprises exportatrices. Cette volonté d'ouverture signifie aussi plusieurs manifestations de solidarité (communiqués, manifestations et même grèves) totalement « désintéressées » et aucunement liées à des revendications corporatistes avec les étudiants, les enseignants ou

³⁷⁴ Voir par exemple, pour le cas français : Caroline Frau, « Construire des manifestations de papier. L'action des buralistes face à la lutte contre le tabagisme », *Réseaux*, N° 187, 2014, pp. 22-49, URL : <https://www.cairn.info/revue-reseaux-2014-5-page-22.htm>.

³⁷⁵ « *Beaucoup de pratiques protestataires, comme la grève ou la manifestation, ont peu à peu gagné leur légitimité au cours de l'histoire. Mais il paraît, aujourd'hui encore, incongru ou improbable de recourir à la grève de la faim. Le statut ambivalent de cette pratique, à la frontière de l'individuel et du collectif, de la non-violence et de la violence, peut expliquer cette place particulière* » (Johanna Siméant (dir), *La grève de la faim*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009, introduction).

encore les retraités mobilisés. Des gestes somme toute exceptionnels dans l'histoire récente du syndicalisme chilien et qui naissent au gré du regain général de mouvements sociaux nationaux que vit le pays. L'Union portuaire tend ainsi à former des *coalitions* qui embrassent plusieurs spectres du syndicalisme et s'engage dans divers essais d'*intermédiation* avec d'autres acteurs sociaux, preuves de sa politisation et de la subjectivation antagonique croissante de ses membres³⁷⁶.

L'ensemble de ces gammes du répertoire sont utilisées de manière différenciée suivant les ports (même lorsqu'il s'agit d'actions nationales) et sont surtout évolutives et dynamiques, sans d'ailleurs que le caractère « radical » des dockers soit toujours dominant. Ainsi, à Iquique, suite au tremblement de terre (8,3 sur l'échelle de Richter) et au violent Tsunami qu'a connu la région de Tarapacá en 2014, les dirigeants de la FETRAPRI décident d'abandonner –temporairement- leur orientation combative pour opter en faveur du dialogue. Ils multiplient ainsi les instances de négociation avec l'entreprise, les acteurs économiques locaux ou les autorités régionales afin d'accélérer le processus de reconstruction, et mettent de côté leurs luttes revendicatives classiques et « disruptives ». Ce qui d'ailleurs a signifié une perte d'influence relative au niveau de l'Union durant quelques temps³⁷⁷. Dans ce cas, l'urgence de l'aide a été la priorité, même si la FETRAPRI participe de nouveau activement aux mobilisations des dockers à partir de 2015.

³⁷⁶ Tilly et Tarrow définissent la formation d'une coalition comme « l'établissement entre deux, ou plusieurs, acteurs jusque là distincts d'une coordination visible et directe de revendications » et une intermédiation comme « production d'une nouvelle liaison entre deux sites jusque-là disjoints ou faiblement connectés » (Charles Tilly, Sidney Tarrow, *Politique(s) du conflit*, op. cit., p. 335 et p. 353).

³⁷⁷ Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit., pp. 65-70.

V) L'épreuve de force. La campagne pour la « ley corta » : conquêtes, alliances, dissensions, répressions

A/ De la victoire de Lirquén à la lutte nationale pour la « ley corta » (2011-2013)

Dans la période 2010-2012, l'UPBB puis l'UPCH, consolident leur mode d'organisation interne. Une direction nationale (avec un système de porte-parole et de congrès) parvient à établir un agenda de revendications clair et échelonné, offrant des perspectives de mobilisations partagées par tous les syndicats de base. Globalement, le flux de conflit qui s'ouvre connaît plusieurs étapes, dont on peut isoler quatre phases :

- 1) 2010-2012 : consolidation des Unions régionales, multiplication des paralysies et blocages de manière « explosive » et pas toujours coordonnée au plan national
- 2) 2013-2014 : affirmation de l'UPCH comme acteur syndical national de premier plan et lutte pour la « loi courte »³⁷⁸, dont la demi-heure de pause-repas, avec un usage plus rationalisé de l'appel à la grève et des *paros de advertencia*.
- 3) 2014-2015 : année complexe pour l'UPCH qui obtient une grande victoire avec la promulgation d'une loi sur les ports (mars 2015) et des promesses de régulation à long terme. Mais elle doit aussi affronter plusieurs dissensions internes, une défaite écrasante à Mejillones et une phase répressive contre certains de ses dirigeants (dont Sergio Vargas) – début 2014.
- 4) 2015-2017 : période marquée par les discussions autour de la réforme du code de travail promise par la présidente Bachelet (débat au cours duquel l'UPCH sera un acteur important), mais aussi de redéfinition et de débats internes sur comment organiser l'Union sur le long terme.

³⁷⁸ La « loi courte » (*ley corta*) fait référence à un ensemble de demandes immédiates des travailleurs maritimo-portuaires, qu'ils distinguent de la lutte pour une transformation législative de long terme, qu'ils appellent de leurs vœux, autour d'une loi générale et nationale des ports. Nous revenons en détail sur la lutte pour la « loi courte » dans les prochains paragraphes. Voir aussi l'infographie en Annexe 23 qui résume les apports de la loi.

Nous nous concentrerons ici sur les trois premières phases de la courte vie de l'UPCH, pour évoquer en conclusion seulement certains éléments des dernières années. Au cours de ces divers moments, l'Union du BioBío reste un élément moteur de l'UPCH et, d'une certaine manière, un *facteur constituant* de celle-ci. Solidement ancrée autour de syndicats forts et légitimes comme le SESV et mettant à profit des conditions géographiques (proximité des ports), subjectives et historiques (soutien d'assesseurs et militants chevronnés) et économiques (certains produits forestiers ne pouvant supporter plusieurs jours de grèves) pour construire coordination et unité.

Néanmoins, l'UPBB (comme plus tard l'UPCH) doit faire, à plusieurs reprises, la démonstration de son utilité auprès des ports ou des syndicats les plus frileux ou hésitants. C'est ce qui se passe à la mi-2011, dans un conflit qu'on peut considérer comme fondateur dans l'histoire de l'UPCH. A cette époque, le port de Lirquén est en marge du processus de convergence, notamment du fait des positions d'un dirigeant, José Rubio, qualifié de « corrompu » et de « pro-entreprise » par plusieurs acteurs (dont Gonzalo Díaz). Si en 2011, Rubio est parti à la retraite, Lirquén n'a pas pour autant intégré le premier congrès de l'UPBB. A la mi-mai débute un conflit dans ce port de Lirquén suite à la décision unilatérale de l'entreprise de rompre un CPTT et de baisser drastiquement le nombre d'hommes par « *cuadrilla* », ce qui signifie une perte sèche pour chaque tour de travail. A cette protestation s'ajoutent des revendications sur les tarifs : 9 syndicats et 240 travailleurs de la *Federación de Trabajadores Eventuales* se mobilisent, mais leur action isolée est donc fragile, d'où une répression policière rapide et violente³⁷⁹. Le second congrès de l'UPBB a eu lieu le 9 mars, un mois avant. Le dilemme est alors pour les hommes de l'UPBB de mettre en pratique un « *paro solidario* » tel que préconisé durant leur congrès, mais, dans ce cas précis, en faveur d'un syndicat qui a jusque-là boudé l'Union. Face à la situation désespérée de leurs camarades, c'est la solidarité de classe qui l'emporte plutôt que les calculs d'appareil et les bases poussent la direction de l'UPBB à se mettre en grève :

Fue difícil porque la gente siempre ha visto a Lirquén, con esa característica, por lo que hizo este dirigente que lo transformó en un puerto muy, muy pro empresa. Una cosa similar que pasaría si Valparaíso decidiese meterse a la Unión Portuaria. Eh, la

³⁷⁹ De nombreux articles de presse sont publiés alors sur ce conflit, voir par exemple : « Conflicto en Puerto Lirquén », *Agencia de Noticias*, 26 mai 2011.

gente miraría con mucha desconfianza por todo el daño que género en el movimiento. Y eso fue el problema que hubo, con todo. [Los de Lirquén] fueron haciendo paralizaciones, y ya convenció a la gente, mucha gente dijo "bueno, si los dirigentes son unos idiotas, unos estúpidos, valen callampa como dicen, la mayoría corruptos, pero a la gente no podemos dejarla bota': son nuestros compañeros, tenemos que apoyarlos", y las bases dicen "vamos a apoyarlos". Empezamos con paros pequeños: ya, advertencia, 2 horas de paro por turno, después 4 horas, etc... El paro se alarga por los 23 días...³⁸⁰.

En fait, plus qu'une paralysie continue de la production, toujours difficile à maintenir, les syndicats de Coronel et San Vicente, organisent « *le chaos* » (dixit Díaz). Ils assurent certains tours de travail et d'autres non, menacent d'un blocage total les différentes entreprises et, surtout, assurent les syndicats de Lirquén qu'aucune charge, et aucun navire venu de ce port ne sera traité dans un autre terminal du BioBío. Dans un communiqué du 19 mai, José Agurto y Pedro Riquelme, porte-parole de l'UPBB proclament haut et fort que cet accord sera défendu « *con sangre* », si nécessaire »³⁸¹. L'impact sur l'économie locale est immédiat : les entrepôts débordent. Des entreprises comme Arauco doivent même commencer à louer et à entreposer la cellulose dans des maisons et des camions, avec l'espoir de pouvoir charger plus tard à Coronel ou San Vicente. Autour du 21 mai est organisée une rencontre nationale de l'UPBB en présence de dirigeants de Huasco, d'Iquique et de tout le BioBío, y compris ceux de Lirquén. Ces derniers annoncent qu'un accord est en cours avec l'entreprise, mais que la gérance exige au moins trois noms de travailleurs mobilisés à licencier « pour l'exemple ». Une menace inacceptable pour l'UPBB qui annonce le 6 juin 2011 une paralysie totale, continue et régionale des ports. Le communiqué précise :

Los trabajadores portuarios de la región ya nos cansamos de promesas incumplidas, de abusos patronales y de soluciones a medias. Queremos que de una vez por todas seamos realmente escuchados y atendidos por todas las entidades, tanto públicas como privadas, que se relacionan con nuestro quehacer y, en este caso, en particular por la empresa Puerto Lirquén S.A. y de parte del gobierno nacional los ministros del Interior y la del Trabajo. Esperamos ser atendidos en estas peticiones y que no se nos

³⁸⁰ Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 28 juillet 2015.

³⁸¹ Comunicado de l'UPBB, 19 mai 2011 (Archives UPBB).

*oblique a radicalizar aún más este movimiento, pues sabemos que ello afecta en demasía a la región como al país en sus afanes de crecimiento y desarrollo*³⁸².

Les entreprises cèdent au bout de 5 jours : la victoire est totale pour l'UPBB après 27 jours de conflit. Les travailleurs détenus par la police durant la lutte sont libérés, aucune sanction n'est prise et une augmentation échelonnée des revenus, de 30 à 40% selon les salaires, est garantie (alors que les tarifs moyens de Lirquén restent largement plus bas que ceux des ports voisins). Le patronat du secteur se désole publiquement des millions de dollars perdus et des dégâts faits sur « toute la capacité productive » de la VIIIème région : secteurs forestier, de la pêche, du saumon, du fruit et de l'industrie alimentaire³⁸³. Ce que les médias qualifient alors, comme le « plus grand conflit portuaire » des dernières années³⁸⁴, représente un saut qualitatif pour l'UPBB. Le 12 juin 2011, Lirquén fête dans la rue cette victoire. Les dockers et leurs familles, mais aussi des étudiants, des organisations syndicales amies et même les commerçants défilent. La « communauté du port » est en liesse...

³⁸² UPBB, "Comunicado público", 6 juin 2011 (Archives UPBB).

³⁸³ "Pérdidas millonarias y acuerdos colectivos en proceso marcan paros portuarios", *Mundo Marítimo*, 10 juin 2011 y "Trabajadores portuarios de Lirquén deponen paro", *Mundo Marítimo*, 13 juin 2011.

³⁸⁴ "Portuarios de San Vicente y Coronel paralizaron actividades en apoyo a Puerto Lirquén", *Biobío*, 7 juin 2011.

Photo N° 15. Manifestation populaire fêtant la victoire des dockers de Lirquén (2011)



Source : Resumen.cl, 13 juin 2011.

Désormais, les syndicats de Lirquén sont un acteur partie prenante de l'UPBB et convaincus de l'utilité de l'UPCH³⁸⁵. Cette dernière se trouve confirmée dans ses perspectives, et durant l'année suivante c'est ce système de mobilisation de port à port qui va être mis à contribution, mais cette fois au plan national.

Dès le début de 2012, la revendication de la dévolution des impôts injustement prélevés depuis 1981 offre l'opportunité de tester la force de la toute jeune Union. En effet, si, par une circulaire de septembre 2010 (et suite à plusieurs mobilisations), le ministère du Travail a bien fini par reconnaître la nécessité de modifier ces prélèvements sur le travail intermittent³⁸⁶, le gouvernement de Sebastián Piñera (droite) -qui vient de s'installer au pouvoir- refuse de donner un caractère rétroactif à cette nouvelle norme. C'est pourtant ce qu'exige l'Union. Le refus de l'exécutif est connu le 25 janvier et immédiatement un communiqué annonce une paralysie portuaire nationale et totale à

³⁸⁵ Voir le témoignage d'Alejandro Albornoz (Concepción, 4 décembre 2015).

³⁸⁶ Qu'il s'agisse du travail des dockers ou de n'importe quelle autre activité, fait que soulignent les dirigeants, arguant -avec raison- qu'il s'agit d'une avancée non pas corporatiste, mais destinée à l'ensemble des travailleurs chiliens.

partir du matin du 30 janvier, des ports d’Arica, Iquique, Tocopilla, Chañaral, Caldera, Huasco, Coquimbo, San Vicente, Lirquén et Coronel :

*Advertimos al gobierno, que de no obtener una respuesta satisfactoria de nuestras demandas en las próximas horas no descartamos radicalizar la movilización nacional con las consabidas consecuencias para la economía nacional. Con la fuerza de los que luchan... ¡VENCEREMOS!*³⁸⁷.

Cette menace est destinée à mettre la pression sur le nouvel exécutif. Le 30 janvier est un succès : l’UPBB annonce fièrement le blocage de 100 % des ports au niveau de sa région, et dans la foulée propose à tous les dirigeants de l’Union une nouvelle mobilisation nationale³⁸⁸. Là encore, c’est l’État qui est visé :

*Ante los graves acontecimientos de represión, indiferencia e indolencia por parte del Gobierno de Chile hemos decidido convocar a una Movilización Regional y Nacional de Paralización Total de los Puertos de Chile los días 15 y 16 de Febrero del 2012. Llamamos a todos los trabajadores portuarios a estar alerta y preparados para las 48 horas huelga, a todos los trabajadores de Chile a Solidarizar con nuestra causa, y a todas las Organizaciones Sindicales Nacionales e Internacionales a exigir al gobierno de Chile que resuelvan nuestras demandas*³⁸⁹.

Cette action coordonnée se conjugue, comme souvent, avec des revendications locales et spécifiques : protection sociale à Coquimbo et Talcahuano, retraites anticipées à Arica, action judiciaire pour « atteinte à la propriété privée » contre 14 dockers de Lirquén (suite à l’action syndicale de l’année antérieure). Malgré le second succès de cette mobilisation³⁹⁰, il faudra une troisième paralysie nationale en octobre de la même année pour faire plier la présidence Piñera. Cette fois, dans une logique assumée de mobilisation graduelle, l’UPCH a lancé une grève nationale « indéfinie ». C’est San Antonio qui initie le mouvement fin septembre (le port reçoit d’ailleurs la visite solidaire de dirigeants du Sud), suivi 3 jours plus tard par les ports du BioBío, puis ceux de Huasco, Iquique, et

³⁸⁷ Unión Portuaria de Chile, “Comunicado de prensa: Paro portuario nacional”, 30 janvier 2012 (Archives UPCH).

³⁸⁸ Cf. “Dirigentes aseguran que paro portuario en Región del Biobío tuvo 100% de adhesión”, *La Tercera*, 30 janvier 2012; “Portuarios del Bío-Bío se movilizan exigiendo restitución total de impuestos cobrados excesivamente”, *Biobío*, 30 janvier 2012 et “Portuarios del Bío Bío concluyen paro y anuncian nueva movilización si Gobierno no acoge sus demandas”, *El Sur*, 30 janvier 2012.

³⁸⁹ Unión Portuaria de Chile, “Comunicado público de la Unión Portuaria de Chile y convocatoria a paro nacional de trabajadores portuarios el 15 y 16 de febrero de 2012”, 6 février 2012 (Archives UPCH).

³⁹⁰ “Trabajadores portuarios realizan paro de 48 horas por deuda impaga del Estado”, *El Mercurio*, 14 février 2012.

Chañaral. Les revendications portent non seulement sur le paiement rétroactif des impôts indus, mais reposent aussi au gouvernement la question du départ en retraite anticipée à 55 ans ou dénoncent l'absence de plan de reconversion viable pour les dockers de Talcahuano³⁹¹. Le samedi 6 octobre, au petit matin, un accord est signé avec l'exécutif. Le gouvernement s'engage à un paiement rétroactif des impôts retenus illégalement sur une période de 11 ans. Il offre aussi la possibilité aux dockers ayant une invalidité de travail (d'abord du BioBío, puis de Huasco et San Antonio) de partir en retraite entre 48 et 52 ans avec une pension équivalente au double du salaire minimum – très bas au Chili - (s'ajoutant à partir de 65 ans aux fonds de pension) et annonce le versement d'une indemnisation aux travailleurs au chômage du port de Talcahuano (suite au tremblement de terre)³⁹².

A partir de cette date, l'Union, au grand dam d'ailleurs des soutiens parlementaires du président de droite et du grand patronat, est devenue une confédération de premier plan, dont les actions affectent le centre de l'économie néolibérale et qui, lorsqu'elle paralyse ses activités, impose -malgré son illégalité- des négociations aux entreprises mandataires et aux représentants de l'État.

En parallèle, l'Union tente de concrétiser deux idées agitées de longue date par les assesseurs et les militants du BioBío. D'une part, apparaitre comme solidaire des nombreux autres mouvements sociaux qui parcourent la colonne vertébrale du Chili du Nord au Sud (logique d'*intermédiation*) et, d'autre part, se rapprocher activement des syndicats des secteurs dits « stratégiques » de l'exportation afin d'explorer les possibilités de mettre en place des collaborations transversales (logique de *coordination*).

Sur le premier point, les efforts ont été réels et répétés, bien au-delà de 2014 d'ailleurs. Comme on le sait, en 2011, les classes dominantes chiliennes ont été ébranlées par un long et massif mouvement étudiant en faveur d'une éducation « gratuite, publique et de qualité », remettant en cause « l'éducation marchandisée » qui règne en maître dans le pays³⁹³. Très tôt, l'UPBB détermine que cette lutte de la jeunesse est aussi la sienne, car

³⁹¹ "Portuarios inician paro indefinido por demandas negadas por el Estado", *Resumen*, 3 octobre 2012.

³⁹² "Portuarios conquistan importantes objetivos luego de una semana de paralización", *Resumen*, 7 octobre 2012.

³⁹³ Parmi de nombreuses publications, voir : Nicolas Fleet, « Movimiento estudiantil y transformaciones sociales en Chile: una perspectiva sociológica », *Polis*, N° 30, 2011, URL : <http://journals.openedition.org/polis/2152> et Sandra Vera, "Cronología del conflicto: El movimiento

celle de ses enfants. Au cours de l'année 2011, cette Union régionale va organiser pas moins de 5 *paros solidarios* de quelques heures³⁹⁴ avec les étudiants (voir chronologie en Annexe 15), dont le dernier est réparti sur deux jours (18 et 19 octobre) et fait suite aux décisions prises lors de la rencontre nationale de l'UPCH à Tocopilla (le 15 octobre). Les portuaires participent par ailleurs de diverses rencontres unitaires locales et nationales en soutien à la Confédération des Etudiants du Chili (CONFECH). L'UPBB reprend d'ailleurs aussi les appels des étudiants –très politisés – à l'élaboration d'une Assemblée Constituante pour mettre fin au « système politique de Pinochet » et revendique :

*un Congreso Nacional Constituyente, que resuelva a favor de una educación sin fines de lucro, el fin de la municipalización [de la educación], que resuelva una nueva Constitución, que resuelva la renacionalización del cobre, que resuelva a favor de los intereses de la gran mayoría. ¡A apoyar la movilizaciones de nuestros hijos, los Estudiantes!*³⁹⁵.

Des liens assez étroits sont alors noués entre UPBB et syndicalistes étudiants qui se maintiennent sur la durée (ainsi que nous avons pu le constater de visu en 2015 à San Vicente). Dans le même esprit, la FETRAPRI va établir des relations à partir de 2012 avec les jeunes, considérés comme des « alliés » des dockers (une différence notable d'avec l'époque de Silva Berón). L'idée de créer un « bloc syndical » entre dockers, étudiants et marins est même évoquée, sans lendemains cependant³⁹⁶. Ces tentatives de soutiens mutuels, au sein du large spectre du mouvement social, sont réactivées lors du vaste mouvement contre les Fonds de pensions (AFP), autre héritage de la dictature, qui démarre fin 2012 et prend son envol en 2013. L'UPBB dit son souhait de « s'appuyer sur d'autres secteurs en lutte »³⁹⁷ et se plie notamment à la mobilisation nationale du 5 octobre 2012 contre les AFP, participant même à plusieurs séminaires et forums autour de ce thème. Le 26 juin 2013, l'UPCH est l'un des acteurs de la journée nationale de grève en faveur de « réformes profondes » du modèle chilien. Cette protestation multisectorielle réclame de nouveau « une éducation digne, gratuite, de qualité », mais aussi des « retraites dignes » sans Fonds de pension (AFP) et la « renationalisation des ressources

estudiantil en Chile, 2011", *Anuario del Conflicto Social*, N°1, 2011, URL : <http://revistas.ub.edu/index.php/ACS/article/viewFile/6251/7997>.

³⁹⁴ Lors de la première grève solidaire avec les étudiants, l'UPBB paralyse l'activité des ports durant deux heures, en appui à la marche nationale.

³⁹⁵ UPBB, « Declaración Pública », 9 juillet 2011 (Archives UPBB).

³⁹⁶ Camila Álvarez, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno*, op. cit, p. 82.

³⁹⁷ UPBB, "Apoyarnos en otros sectores", *Cartilla de información*, N°1, août 2012 (Archives UPBB).

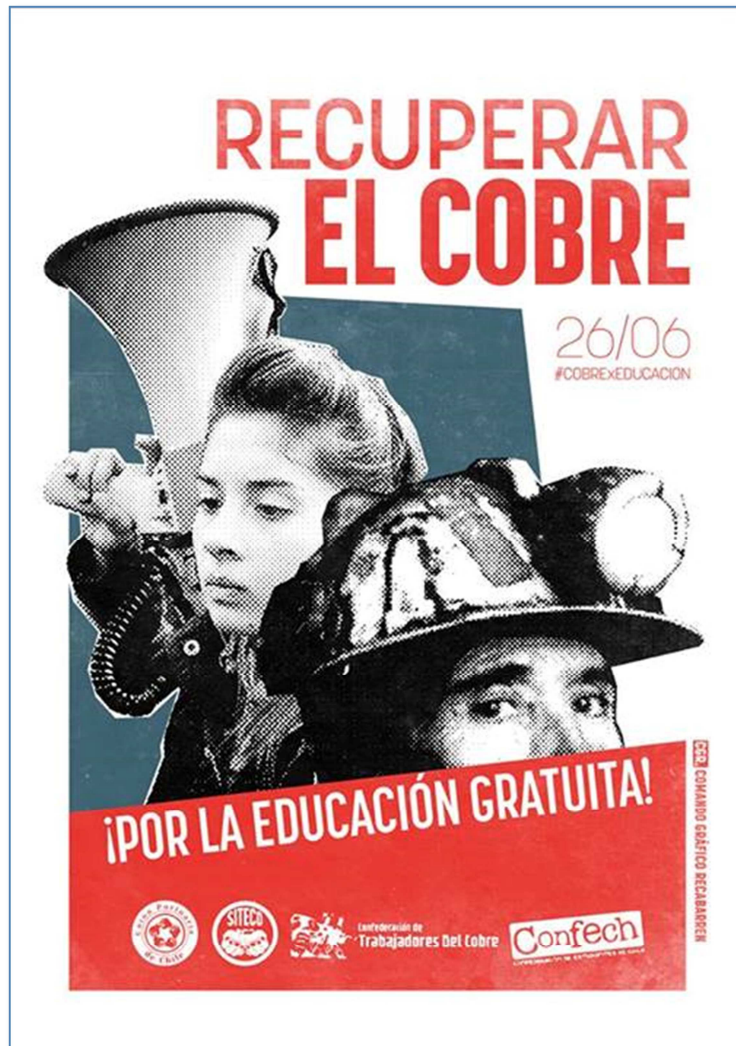
naturelles » (dont bien sûr le cuivre)³⁹⁸. L'UPCH s'affiche alors avec la CONFECH aux côtés des mineurs sous-traitants du cuivre (*Sindicato de Trabajadores del Cobre* - SITECO et *Confederación de Trabajadores del Cobre* - CTC³⁹⁹). Dans son communiqué, l'Union précise qu'il s'agit d'une décision approuvée à l'unanimité lors de son congrès national qui vient de se dérouler à Valparaiso (port où l'UPCH n'est d'ailleurs pas la bienvenue car dominée par la COTRAPORCHI). Les dockers appellent aussi à la réalisation d'une Rencontre de Convergence Sociale (*Encuentro de Convergencia Social*) qui marquerait « *el inicio de una nueva etapa en la lucha social por el nuevo Chile que todos y todas anhelamos* »⁴⁰⁰.

³⁹⁸ « Unión Portuaria de Chile anuncia que paralizará los puertos del país el próximo 26 de junio », *La Voz de Valpo*, 17 juin 2013.

³⁹⁹ Sur les luttes des travailleurs du cuivre, un secteur essentiel et très combatif du champ syndical chilien, voir : Alejandro Montecinos, *Sindicato SITECO: Memoria, identidades, hegemonía. 2000-2006*, Tesis de historia, Universidad Santiago de Chile, Facultad de Humanidades, 2014 et María Fernanda Hughes, « Reestructuración capitalista, precariedad laboral y resistencia. La protesta de los mineros del cobre en Chile », *Horizontes Antropológicos*, N° 39, 2013, URL : <http://journals.openedition.org/horizontes/348>.

⁴⁰⁰ UPCH, « Declaración de la Unión Portuaria de Chile », 15 juin 2013 (Archives UPCH).

**Photo N°16. L'Union portuaire aux côtés des mineurs de cuivre et des étudiants :
affiche de la journée nationale de mobilisation du 26 juin 2013.**



Source : *El Ciudadano*, juin 2013.

Toutes ces mobilisations socio-politiques et solidaires ne font d'ailleurs pas forcément consensus parmi les dockers attachés avant tout à défendre leurs revenus et leurs acquis. González Cañas le reconnaît volontiers :

Es un tema de conflicto que hemos tenido, porque los compañeros dicen: ¿por qué tengo que parar yo si otros no paran? ¿Por qué tengo que parar por los estudiantes si otros sectores no paran? Y eso genera conflicto porque igual que paren sólo los puertos en apoyo a los estudiantes o por las AFP, mientras el sistema de AFP afecta a todos los trabajadores y nadie [más] pare: ¿por qué vamos a parar nosotros, si

*nosotros no vamos a cambiar el mundo? Pero si podemos prender la mechita, decimos nosotros...*⁴⁰¹.

D'autre part, il est remarquable que l'UPCH évite de s'engager auprès de la CUT, organisation suspectée d'être une courroie de transmission des partis de la Concertation, et d'être peu démocratique du fait de son système de représentation indirecte, situation confirmée par plusieurs études sur le sujet⁴⁰². L'Union a même refusé de participer aux deux journées de mobilisation nationale impulsées par la centrale en faveur des étudiants, en août 2011 puis de nouveau le 11 juillet 2013. En 2011, l'UPBB explique publiquement qu'elle ne saurait légitimer la CUT :

*que nunca ha defendido, ni apoyado las reales demandas de los trabajadores del país, sino que sólo ha servido como una institución que todos los gobiernos postdictadura han utilizado para sus propios fines*⁴⁰³.

Cañas témoigne de cette évaluation négative lorsqu'on l'interroge sur l'absence de relation plus étroite avec ce qui reste tout de même la principale centrale syndicale du pays :

*yo no soy partidario mientras que la CUT no cambie su sistema dirigencial. Porque la CUT está dominada por los partidos políticos y estos marchan según el gobierno, y si el gobierno le dice "que no paren porque es el gobierno de los trabajadores y la CUT es de los trabajadores", "¿cómo va a parar nuestro gobierno?"... Siempre he dicho: un trabajador, un voto. Porque la CUT se representa por sectores que ni siquiera tienen... por dirigentes que están ahí y no tienen base sindical. Para mí, un dirigente que este dentro de la CUT, primero que todo, tiene que pertenecer a un sindicato, y tiene que trabajar por lo menos*⁴⁰⁴.

D'autres, comme Sergio Vargas (San Antonio), pourtant ex-membre de la CUT, partagent le même sentiment, alors que Pedro Riquelme (Coronel) préfère modérer ce jugement sévère. Mais, en ce qui concerne l'établissement d'une coordination avec d'autres forces

⁴⁰¹ Entretien avec Carlos González Cañas, Coronel, 30 avril 2015.

⁴⁰² Voir notamment : Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, "Democracy Without the Workers: 25 years of the Labour Movement and Mature Neoliberalism in Chile", op. cit. et Sebastián Osorio, "De la estrategia concertacionista al sindicalismo de contención. Un balance de la CUT en la postdictadura, 1990-2016" in Julio Pinto, Camilo Santibáñez, Ignacio Ponce (ed.) *Trabajadoras & trabajadores*, op. cit., pp. 127-154.

⁴⁰³ "Portuarios explican porqué no se sumaron al paro convocado por la CUT", Resumen, 24 août 2011.

⁴⁰⁴ Entretien avec Carlos González Cañas, Coronel, 30 avril 2015.

syndicales, ce sont les secteurs « stratégiques » qui sont privilégiés : mineurs du cuivre (SITECO ou CTC), syndicats de travailleurs de l'industrie forestière (telle la *Federación de Trabajadores Forestales de la Provincia de Arauco* – FETRAFOR) ou encore de la pêche. L'UPBB, là encore assez en avance, organise les premières « rencontres des syndicats de l'exportation » dès septembre 2010, les secondes ont lieu un an plus tard. Dans d'autres régions, plusieurs syndicats font également des efforts en ce sens. Selon Camilo Santibañez, ces tentatives auraient été aussi influencées par la présence d'assesseurs liés à l'OCL, partisans de tels rapprochements⁴⁰⁵. Début 2013, l'Union portuaire du Nord annonce vouloir reproduire l'idée d'un « Conseil des syndicats de l'exportation », en se rapprochant à nouveau des syndicats de mineurs de la région⁴⁰⁶. La même année, ce sont les organisations de la III^{ème} région qui s'essayent à un « réseau » (*red*) syndical d'Atacama (fondé le 28 septembre). Aux côtés des dockers de Huasco, Caldera et Chañaral, les salariés du *Sindicato de Minera Candelaria* appellent à l'unité, particulièrement pour se battre en faveur d'un nouveau système de prévision sociale et de retraites. A cette occasion, Robinson Ávalos déclare à la presse:

*Nosotros decimos que el eslabón productivo de Chile empieza arriba en las mineras, y termina en los puertos de embarque; por lo tanto, todos los trabajadores que están desde arriba hasta el último que está en el embarque, deberíamos ser también partícipes de las ganancias que tienen las empresas*⁴⁰⁷.

Globalement, ces tentatives ont du mal à porter leurs fruits, au-delà de contacts de dirigeants à dirigeants et de déclarations d'intention. Une réactivation d'un rapprochement national entre la CTC, l'UPCH et d'autres secteurs « stratégiques » a pourtant lieu en mars 2015 lors de la discussion sur la réforme du code du travail, cette fois durant le gouvernement Bachelet (comme nous le verrons ci-dessous).

Malgré les limites bien réelles de l'UPCH, au moment d'essayer d'élargir le spectre de ses soutiens, après plusieurs victoires nationales, les dockers entament l'année 2013 avec l'impression que tout est possible s'ils parviennent à maintenir à flot cette nouvelle organisation. Leur prochain défi est d'obtenir –enfin- une avancée législative significative,

⁴⁰⁵ Camilo Santibañez, "Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena", op. cit.

⁴⁰⁶ "¡Portuarios a vencer! Avanza la organización sindical en los puertos del Norte", *Solidaridad*, N° 15, Año 4, marzo-abril 2013, pp. 6-7.

⁴⁰⁷ "Trabajadores portuarios y mineros de Atacama realizan primer encuentro regional", *Mundo Marítimo*, 4 octubre 2013.

quant à leurs revendications historiques. Cette lutte va connaître plusieurs rebondissements qui montrent, d'une part, l'importance de l'unité portuaire pour affronter ce scénario, mais aussi, d'autre part, la fragilité de ces syndicats si les dissensions ou les erreurs viennent saper cette force syndicale durement construite depuis les années 2000.

B/ Forces de la solidarité portuaire. La lutte pour la « media hora » et la grève nationale de 2013

Comme en témoigne Sergio Vargas, un des principaux leaders des dockers à San Antonio et pendant un temps figure centrale de l'UPCH :

el último conflicto grande nace en el 2013, pero se prolonga en el tiempo. En el 2014, en enero del 2014 se agudiza este conflicto que tenía que ver con una sola condición, que era el tema del paro de la famosa media hora [de colación], que fue siempre fue llevada adelante por los trabajadores de San Antonio, especialmente por los trabajadores de la FETRAMPEC [Federación de Trabajadores Marítimos Portuarios Eventuales y Contratados]... Fuimos los que, siempre, desde el 2005 en adelante, empezamos a pelear el tema de que teníamos derecho a media hora de colación como el resto de los trabajadores⁴⁰⁸.

Comme nous l'avons déjà expliqué, il s'agit pour les dockers de faire reconnaître cette fois un droit à une véritable pause-repas de 30 minutes et d'exiger l'installation de cantines et lieux adéquats au repos. Ce qui va devenir une lutte d'ampleur nationale et paralyser durant des semaines l'ensemble de la chaîne primo-exportatrice, démarre là où personne ne l'attendait vraiment. En effet, l'étincelle part d'un port où l'UPCH est assez marginale : le port d'Angamos à Mejillones (600 travailleurs), terminal de chargement de cuivre, ayant 4 quais et qui -depuis sa construction en 2003- est sous concession du puissant groupe des Von Appen, ULTRAPORT. Sur le plan syndical la situation y est complexe : la COTRAPORCHI et la COMACH sont majoritaires, avec 4 des 5 syndicats, et aucun d'entre eux ne contrôle la *nombrada* (dans les mains de l'entreprise). Début mars 2013, fidèle à son caractère de « partenariat social », la confédération présidée par Sergio Baeza se met

⁴⁰⁸ Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

d'accord avec l'entreprise pour monnayer la pause-repas à hauteur de 3200 pesos (brut) par tour. Mais cette mesure applicable seulement aux travailleurs intermittents, tourne le dos à une pause-repas réelle, et pour tous, prise durant le tour de travail. Les événements s'accélérent alors (voir la chronologie spécifique sur ces événements en Annexe 20⁴⁰⁹). Car la négociation de la COMACH et de la COTRAPORCHI n'est pas du goût de tous les dockers, et encore moins de la jeune direction du Syndicat numéro deux. La force de ce syndicat est, notamment, de réunir la majeure partie des grutiers d'Angamos⁴¹⁰. Récemment affiliée à l'Union portuaire, en janvier 2013, cette organisation de *contratados* prend la décision –contre toute attente- de proposer de regrouper intermittents et salariés sous contrat, dans un syndicat unitaire de *Trabajadores Portuarios Contratados y Eventuales Unidos*, décision destinée à protéger davantage les intermittents⁴¹¹, et validée dans un premier temps par l'inspection du travail d'Antofagasta.

Margarita Peña, avocate du travail engagée aux côtés des salariés, bien connue à Santiago également p

our son militantisme⁴¹², a accompagné depuis le début ce petit syndicat dans cette mobilisation. Elle témoigne de son arrivée à Angamos, sollicitée par le syndicat :

los dirigentes que yo conocí eran 3: el presidente Richard Orellana, el secretario Enrique Solar y el tesorero Jorge Cofré: esos eran los 3 dirigentes que yo conocí. Ahora, gran experiencia como dirigentes no tenían... Pero sí, sobre todo diría yo, en el presidente del sindicato, existía una clara voluntad de lucha, una clara voluntad de ejercer un sindicalismo y de construir un sindicalismo honesto, democrático, de lucha. O sea ahí brillaba la conciencia de clase en ese sindicato, ellos tenían como contra

⁴⁰⁹ Consulter également la reconstitution des faits réalisée par : Erick Rojas y José Tomás Santa María, "Cómo el 'paro colación' de Angamos se convirtió en un conflicto nacional que tiene en jaque a los exportadores", *La Segunda*, 5 avril 2013.

⁴¹⁰ Ce petit syndicat, initialement de quelques dizaines de membres, arrive à regrouper –selon l'un de ses dirigeants et de plusieurs articles de presse-, la majeure partie des travailleurs du site, suite à la démonstration de sa combativité durant le premier conflit de mars-avril 2013 (soit 280 intermittents et 160 dockers en CDI).

⁴¹¹ Une décision prise suite au décès dans le port d'un docker intermittent, Hernán Godoy, le 24 décembre 2012 : sa mort est classée comme « naturelle », et sa famille laissée sans droits, alors que le principal syndicat d'intermittents refuse de contester l'interprétation de ULTRAPORT et de l'inspection du Travail (Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016).

⁴¹² Elle appartient à une petite organisation d'origine trotskyste, « sympathisante de la IVème internationale (CI) », la *Tendencia Socialista Revolucionaria* (TSR) et elle anime aussi un espace syndical, l'AIT (*Asociación Intersindical de Trabajadoras y Trabajadores Clasistas*). Voir le bilan qu'elle tire de cette expérience et son récit détaillé des faits dans : « Balance y lecciones del paro portuario de Mejillones », *Revista Rearme*, juin 2014, URL : <http://cargocollective.com/rearme/filter/portuario/BALANCE-Y-LECCIONES-DEL-PARO-PORTUARIO-DE-MEJILLONES-diciembre-2013>.

*ejemplo el sindicalismo patronal representado por los sindicatos de COTRAPORCHI, y digo patronal porque justificaban lo injustificable*⁴¹³.

Ces jeunes dirigeants revendiquent au contraire un syndicalisme très combatif, se disant même “révolutionnaires”, bien que sans affiliation partisane, selon les mots d’Enrique Solar lorsque nous l’interrogeons en mai 2014 (voir son témoignage en Annexe 27). Patiemment, ils parviennent à construire une organisation syndicale qui détonne dans le port, axée sur la participation, l’unité intermittents-employés et le rapprochement avec l’UPCH. Peña raconte :

*hay una particularidad de este sindicato, y que también después les jugó un poco en contra: era el hecho de que reunía a trabajadores que ejercían sus funciones en el puerto Angamos ubicado en Mejillones, [pero] habían otros sectores que trabajaban en el puerto de Antofagasta, y otros en Coloso y Esperanza... Son distintos puertos. Entonces el sindicato unificaba a todos estos trabajadores. Por lo tanto, por lo menos a mí me toco participar en distintas asambleas, en distintas localidades, no todas eran en Mejillones. Pero sí las asambleas en Mejillones eran muy numerosas, muy combativas, muy participativas*⁴¹⁴.

Le 11 mars 2103, Enrique Solar et Richard Orellana appellent les travailleurs à prendre leur pause repas et à faire une pause de 30 minutes, malgré les consignes contraires d’ULTRAPORT. La réaction de la direction est vive, d’autant que les 4 autres syndicats du port ne suivent pas leurs camarades et, même, distribuent des documents remettant en cause la position du syndicat numéro 2. L’entreprise annonce que toutes les demi-heures prises seront décomptées des rémunérations et les leaders du syndicat sont menacés de sanctions. Le 16, à 15h30, les dockers du syndicat minoritaire se disent en grève illimitée. La tension monte rapidement, d’autant que le 18 les syndicats liés à COMACH et COTRAPORCHI rentrent, sous protection des forces de l’ordre, dans le port pour travailler. Ce même jour Enrique Solar est violemment frappé par les carabiniers, et 14 dockers mobilisés sont détenus. Solar témoigne de la militarisation du port, de la collaboration active des syndicaux dits « pro-entreprise » (dont Víctor Flores, un des dirigeants locaux) pour essayer de casser la grève. Il pointe également la violence à l’œuvre des forces spéciales de carabiniers, qui le lynchent littéralement une fois monté dans un fourgon :

⁴¹³ Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

⁴¹⁴ Ibid.

era una cara visible y fui brutalmente golpeado y quedé en silla de ruedas. Hubo una semana en que no me podía mover. Donde me quebraron la nariz. Casi como una plasticina me había quedado la nariz. Me fracturaron el pómulo y parte de la mandíbula. Tuve que ser intervenido de urgencia, y no se sabían las condiciones en que iba a quedar. Una operación de largas horas durante el mismo día, en la amanecida de la clínica La Portada. ¿Por qué? Porque el hospital no me quería recibir, y estaba custodiado por carabineros. Esto parece una película, pero es verdad, es la realidad que me tocó vivir⁴¹⁵.

Face à cette situation répressive, les mécanismes de solidarité de l'UPCH se mettent en place, graduellement : on assiste à un mécanisme de *diffusion du conflit* à l'échelle nationale⁴¹⁶. Antofagasta (ATI), Iquique (ITI), San Antonio (STI) y San Vicente commencent à protester auprès du ministère du Travail et se mettent aussi en grève. Certains syndicats de l'Union paralysent leurs activités durant deux heures, puis le syndicat numéro 2 demande l'aide et la présence de leaders de l'UPCH à Mejillones. Les premiers à se rendre sur place sont des camarades de la FETRAPRI (Iquique), plus proches. En parallèle, des syndicats de mineurs de la région annoncent leur soutien avec les dockers d'Angamos. Sous pression, les autorités appellent à la négociation et le 22, se réunissent avec l'intendant Pablo Toloza, un représentant régional du ministre du Travail (SEREMI), le gérant d'ULTRAPORT Francisco Gómez et des dirigeants de tous les syndicats. Le syndicat exige d'abord de négocier sans la présence des dirigeants de COTRAPORCHI (qui doivent quitter la réunion). Les désaccords sur le montant à payer pour la pause-repas sont patents. Le 25, nouvelle négociation, alors qu'entre-temps la direction du travail a confirmé le droit des travailleurs à la pause-repas journalière, mais en laissant ouverte la possibilité de placer cette pause en fin de tour de travail. ULTRAPORT commence à céder sur la construction de cantines et se dit prêt à renégocier le montant des indemnités. Après 13 jours de grève, les 26 et 27, l'extension du conflit se confirme malgré tout puisque 400 dockers d'Antofagasta se mettent en grève, puis la majorité des ports de l'UPCH : San Vicente, Coronel, Lirquén, Iquique (ITI), San Antonio

⁴¹⁵ Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

⁴¹⁶ On entend ici par mécanisme de *diffusion*, « la propagation d'un site à un autre d'une représentation conflictuelle, d'un thème de conflit ou d'une interprétation », ce mécanisme s'insère au sein d'une séquence conflictuelle plus large (Cf. Charles Tilly, Sidney Tarrow, « Comment analyser le conflit » in *Politique(s) du conflit. De la grève à la révolution*, op. cit., pp. 63-92).

(STI et Puerto Central), Penco, Talcahuano, Muelle CAP, Puchoco, Huasco, Chañaral, Caldera, Puerto Montt et Corral⁴¹⁷.

En même temps, le sous-secrétaire au travail (Bruno Baranda) a fait le déplacement pour essayer de trouver une issue à ce qui est en train de se transformer en un problème national, puis ce sera le tour du sous-secrétaire de l'intérieur. Il faut rappeler quelques éléments du contexte politique national. Nous sommes à quelques mois seulement du début de la campagne présidentielle qui voit s'affronter le président sortant (Piñera - coalition de droite) à sa principale « challenger », bientôt victorieuse en décembre (au second tour), l'ex-présidente Michèle Bachelet. Cette dernière vient de recomposer une alliance plus large que l'ex-Concertation en intégrant le Parti communiste (*Nueva Mayoría*), essayant ainsi de redorer son blason sur la gauche⁴¹⁸. Pour l'exécutif sortant, déjà très bas dans les sondages, il y a urgence d'éteindre le feu, au moins avant que ne débutent la campagne présidentielle et le premier tour du 17 novembre 2013. C'est en revanche une excellente « structure d'opportunité politique » pour l'Union qui voit une chance de faire entendre sa voix⁴¹⁹.

En ce mois de mars 2013, Sergio Vargas dénonce au nom de l'Union dans la presse les pratiques antisyndicales et la situation à Angamos. Outre la négociation sur la demi-heure, le syndicat numéro 2 exige la réintégration de deux dirigeants (Rodríguez et Portales) injustement licenciés quelques mois avant et la réintégration d'une dizaine de travailleurs mobilisés, mesures également dénoncées devant l'Inspection du travail. En retour, la COTRAPORCHI par la voix de Juan Alcayaga, président du *Sindicato N° 1 Contratados* de Angamos fustige l'UPCH et son « opportunisme », pour avoir mobilisé nationalement pour des problèmes -selon lui- de caractère « particulier »⁴²⁰.

A partir du 28, les réunions sont quotidiennes pour trouver un accord, et cette fois en présence de dirigeants nationaux de l'UPCH, comme Sergio Vargas (le 31, José Agurto arrive sur place en solidarité avec ses camarades). L'invitation aux pourparlers des porte-

⁴¹⁷ "Por más de 12 días se extiende paro de trabajadores portuarios en Mejillones", *BioBío Chile*, 27 mars 2013.

⁴¹⁸ Sur ce contexte national, voir : Franck Gaudichaud, *Las fisuras del neoliberalismo*, op. cit., pp. 93-102.

⁴¹⁹ Rappelons que Tarrow et Tilly définissent la structure d'opportunité politique comme un « ensemble des caractéristiques d'un régime ou de ses institutions qui, à un moment donné, facilitent ou au contraire entravent l'action collective de certains acteurs politiques » (*Politiques du conflit*, op. cit., p. 335).

⁴²⁰ Erick Rojas et José Tomás Santa María, "Cómo el 'paro colación' de Angamos se convirtió en un conflicto nacional que tiene en jaque a los exportadores", op. cit.

parole nationaux de l'UPCH est une véritable *certification*⁴²¹ par les autorités du rôle de l'Union (rappelons-le : en dehors de tout cadre légal). A cette date, nombre d'entreprises du secteur crient à la « prise d'otage » et appellent instamment le gouvernement à déclarer la « loi de sécurité intérieure de l'État » permettant une répression rapide de la grève. Les containers et navires non traités s'accumulent dans tous les ports, mais c'est San Antonio qui préoccupe le plus. De fait, au-delà de la situation d'Angamos, la pression est sur les épaules de Vargas. Alors qu'à cette époque de l'année les exportations de fruits battent des records, Valparaiso (dominé par COTRAPORCHI) ne semble plus en capacité d'absorber tant de trafic, alors que le grand port voisin reste en grève. La *Asociación de Exportadores de Frutas de Chile* anticipe déjà 50 millions de dollars de pertes. Alberto Bórquez, le gérant du terminal de San Antonio - STI, s'alarme : plus de 15.000 conteneurs par semaine (dont de nombreux réfrigérés) sont bloqués et l'équivalent de 2000 tours de travail qui se trouvent ainsi perdus⁴²². En ce début avril, les mobilisations se poursuivent néanmoins. Le 3 avril : 80% des ports du pays sont paralysés depuis une semaine. L'UPBB organise une manifestation solidaire avec Angamos contre ULTRAPORT dans le centre de Concepción.

⁴²¹ Sidney Tarrow définit la « certification » d'une mobilisation collective comme « *la reconnaissance des identités et de l'activité publique légitime d'acteurs nouveaux ou nouveaux à un type particulier d'activité* » par l'État ou d'autres acteurs de la société civile. Définition tirée de : Sidney Tarrow, « La contestation transnationale », *Cultures & Conflits*, N° 38-39, été-automne 2000, URL : <http://journals.openedition.org/conflits/276>.

⁴²² "Portuarios de Mejillones continúan paralización que afecta a otros puertos del país", *Mundo Marítimo*, 1 avril 2013.

Photo N° 17. Affiche de la manifestation du 3 avril 2013 organisée par l'UPBB



Source : Archives UPBB (avril 2013).

Ce même jour, un communiqué national de l'Union lance :

Todo esto podría solucionarse rápidamente si el señor Von Appen accediera a lo solicitado, la reincorporación de los trabajadores desvinculados y finalizar las persecuciones sindicales, pero prefiere esconderse tras ministros, chantajear a empresarios y gobierno en general y presionar para que se nos aplique la Ley de Seguridad Interior del Estado, lo cual también constituye otra medida ilegal. Esperamos que esta situación se normalice, que el gobierno a través de su Presidente se haga parte⁴²³.

Ce même jour, FEDEFRUTA (syndicat patronal du fruit) annonce 400 millions de dollars de pertes potentielles et l'arrêt temporaire des récoltes pour des milliers de saisonniers, faute de capacité de stockage réfrigéré. Finalement, le 4, ULTRAPORT semble plier et dans un communiqué annonce que « sur pétition expresse » et « pour des raisons du bien

⁴²³ UPCH, *Comunicado*, 3 avril 2013 (Archives UPCH).

supérieur manifestées par les autorités », les demandes du syndicat numéro 2 ont été acceptées. Une résolution dans un premier temps rejetée par le syndicat, faute de garanties, car si les syndicalistes expulsés sont bien réintégrés, c'est une table de négociation avec la ministre du Travail (Evelyn Matthei) qui doit fixer les modalités pour les pause-repas. Finalement, un accord est trouvé : le paiement sera de 3600 pesos nets/jour, la pause repas pouvant être prise *après* le tour ou *durant* celui-ci. Cette décision est laissée par la ministre du Travail « au libre arbitre » de l'entreprise concernée (les ports étant néanmoins obligés d'avoir des cantines décentes)⁴²⁴. Selon les lieux, cette solution reste ambiguë et assez aléatoire, ce qui explique la relance du conflit par la suite. Selon les dirigeants d'Angamos et San Antonio, l'UPCH (et surtout l'UPBB) aurait commis l'erreur de lever la grève trop tôt, avant de clarifier tous les points de la négociation⁴²⁵. Du point de vue de l'UPBB, forte de ses expériences de grève unitaires régionales, la victoire est pourtant claire :

*Tras esta movilización queremos dejar en claro que ningún trabajador portuario se encuentra sólo, que toda persecución laboral y sindical será respondida de la misma forma como se realizó en esta ocasión. La Unión Portuaria tiene una clara misión de defender y promover los derechos laborales, de libre organización y de una vida digna de todos los trabajadores portuarios del país y si, lastimosamente, el Estado no es capaz de realizarlo siempre actuaremos en pro de los nuestros, porque nuestra lucha es legítima*⁴²⁶.

C'est aussi en substance ce que Robinson Ávalos (Huasco) déclare à la presse. Tout en reconnaissant qu'il reste plusieurs questions à « améliorer », il insiste sur le fait que cette grève nationale historique a servi à unir davantage les travailleurs dans la conquête de leur « dignité », mais aussi de droits aussi élémentaires que de pouvoir avoir accès à une cantine ou à des sanitaires⁴²⁷.

Un élément qui a certainement accéléré l'issue finale de ce conflit est un évènement presque inespéré : durant les derniers jours, des dockers de base du Terminal

⁴²⁴ "Finaliza conflicto que originó paro portuario a nivel nacional", *La Tercera*, 6 avril 2013.

⁴²⁵ C'est ce que suggère aussi Margarita Peña dans la revue *Rearme* : "se quería seguir el paro por unos días más para dejar planteado un triunfo claro... pero los voceros de la Unión Portuaria del Bio Bio no. Se apoyaron en argumentos como que 'eran nuevos' y cosas por el estilo" (op. cit., juin 2014).

⁴²⁶ UPBB, "Comunicado Oficial", 5 avril 2013 (Archives UPBB).

⁴²⁷ "Portuarios consideran que paro sirvió "para unir más a los trabajadores", *Cooperativa*, 6 avril 2013.

1 (*Terminal Pacífico Sur* - TPS), également propriété de ULTRAPORT, ont commencé à se rebeller contre leurs dirigeants de la COTRAPORCHI et à se mettre en grève en solidarité avec leurs camarades de Angamos⁴²⁸. Certains d'entre eux se sont même rapprochés de San Antonio et de l'UPCH. Ils sont dénoncés -et même menacés physiquement- pour cela par les hommes de Roberto Rojas (COMACH) et ses acolytes de la COTRAPORCHI auprès de l'entreprise qui essaye d'empêcher leur mouvement⁴²⁹. Cette révolte de courte durée, dans le dernier grand port encore en fonction, fait planer la menace d'un blocage *total* du pays. Elle montre également les tensions à l'œuvre dans l'ensemble du champ syndical et explique l'insertion croissante de jeunes « dissidents » de l'Union dans le port de Valparaíso (comme Pablo Klimpel) qui devient de plus en plus légitime au sein du syndicat numéro 1 d'intermittents (pourtant sous hégémonie de Rojas)⁴³⁰. La force acquise par l'Union semble à son apogée.

Yo creo que es el momento más alto de la Unión Portuaria como tal, por lo menos desde el punto de vista de sus acciones. No digo que después no tengan brillo, pero de verdad en ese momento fue muy alto, y se provocó un paro nacional portuario, eh, todos los puertos pararon, [y] fue decisivo para destrabar el conflicto o para obtener un triunfo, el paro de Valparaíso⁴³¹.

En juin 2013, le patronat -au travers de FEDEFruta- fait le bilan de la mobilisation. Il appelle à mettre en place des mesures de protection légale et policière face à de tels débordements, tout en soulignant que 80% de l'économie chilienne et tout ce qui dépendait de l'importation ou de l'exportation a été paralysé :

desde la llegada de electrodomésticos hasta la salida de cátodos de cobre. Pero en especial, las tres semanas de inactividad en los terminales portuarios afectaron con severidad al sector frutícola, que el 16 de marzo, cuando partieron las movilizaciones, se encontraba en el momento cúlmine de la temporada, con 1600 contenedores de uva de mesa, manzanas, kiwis, nectarinas y ciruelas comprometidos

⁴²⁸ "Puerto de Valparaíso empieza a sufrir efectos de movilización y ayer atendió solo a una nave", *El Mercurio*, 5 avril 2013.

⁴²⁹ Un récit détaillé de cette rébellion d'une partie des bases de la COMACH à Valparaíso est présent dans : « Balance y lecciones del paro portuario de Mejillones », *Rearme*, *op. cit.*

⁴³⁰ Klimpel raconte également les batailles internes qu'il livre au sein du *Sindicato de Trabajadores Transitorios y Eventuales de Valparaíso* (COMACH) jusqu'à être finalement élu, en 2015, au sein de la direction du syndicat, malgré l'opposition déclarée de la présidence (entretien avec Pablo Klimpel, Santiago, 25 février 2016).

⁴³¹ Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

*a mercados como el mexicano, estadounidense y surcoreano, que no pudieron enviarse a tiempo según las fechas acordadas*⁴³².

Pourtant, à peine 6 mois plus tard, c'est un nouveau conflit national portuaire qui va remettre à rude épreuve le capitalisme néolibéral chilien. L'Union semble alors « invincible » du fait de sa capacité à gérer la coordination unitaire des ports. Des revendications croisées et un système de porte-parole qui sont désormais reconnus par le gouvernement Piñera comme des interlocuteurs incontournables. Pourtant, plusieurs tensions et fragilités internes sont déjà bien présentes. Dès mars 2013, certains négociateurs de l'État, déboussolés, rapportent au journal *La Segunda* que des revendications émergent dans tous les ports contrôlés par l'UPCH, mais pas toujours de façon coordonnée, et même parfois de manière contradictoire. Il existe notamment un décalage entre l'UPBB – longtemps moteur de l'Union- et les luttes d'un port aussi puissant que celui de San Antonio, tensions ravivées par une rivalité entre dirigeants et cultures régionales. Sergio Vargas ne le cache pas : s'il respecte l'engagement de ses camarades du Sud, il est aigri de voir l'UPBB s'intégrer tardivement dans cette lutte et s'en retirer, selon lui, trop tôt. C'est son port qui devrait donner le "la" : « *nosotros los San Antoninos, sabemos que todas las grandes luchas han empezado en San Antonio y se han terminado en San Antonio...* »⁴³³.

De fait, l'accord signé avec la ministre Matthei, alors que l'UPBB avait déjà levé sa grève, ne passe pas à San Antonio. D'ailleurs, le 7 avril, les 800 hommes des syndicats de Puerto Central et STI déclarent qu'ils maintiennent la leur et rejettent une indemnisation qu'ils jugent ridicule (ils demandent 10.000 pesos), mais aussi le fait que cette pause ne soit pas systématique durant le tour de travail. Mais surtout, coup de massue pour la ministre, ils exigent une indemnisation *rétroactive* de cette pause-repas perdue par chaque docker depuis 2005⁴³⁴. En cela, ils reçoivent le soutien des travailleurs mobilisés d'Angamos qui, de plus, commencent à douter eux aussi des engagements d'ULTRAPORT à appliquer les mesures promises (dont la réintégration de leurs camarades licenciés pour activité syndicale). Dans son témoignage, Vargas rajoute que ses hommes sont aussi

⁴³² Ils rajoutent : « *1770 instalaciones, incluyendo frigoríficos y embalajes, vieron su cadena estancada y centros de acopios colapsados, 1600 contenedores con fruta retenidos en los puertos y 300 en San Antonio no quedaron en condiciones de ser exportados* ». Cf "Acciones legales y ley para proteger perecibles: Lo que se viene después del paro en los puertos", *Revista FEDEFRUTA*, N° 136, juin 2013, pp. 15-17, URL : http://www.fedefruta.cl/pdf/Revistas/Revista_Fedefruta_136.pdf.

⁴³³ Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

⁴³⁴ "Portuarios rechazan oferta y mantienen paro en San Antonio", *La Tercera*, 8 avril 2013.

outrés que ces avancées soient destinées aussi... à ceux du port voisin de Valparaiso et de la COTRAPORCHI qui ont combattu la grève. A partir de cette date, les dockers de San Antonio commencent à prendre la pause repas par eux-mêmes, sans rien attendre de Puerto Central :

Nosotros no aceptamos lo \$3.600 y nos empezamos a tomar la media hora de colación desde ese día en adelante. Esto continua en el tiempo y la FETRAMPEC logra poner nuevamente en la discusión el tema de la media hora de la colación. Nosotros seguíamos insistiendo, que la media hora de colación tenían que tomársela todos los trabajadores porque era un derecho irrenunciable, y lo que había hecho la ministra Matthei al negociar junto con las empresas era ilegal. Y [...] dijimos “muchachos, la media hora de colación es irrenunciable, pero además tiene que pagarnos la diferencia del 2005 a la fecha”⁴³⁵.

Un nouveau conflit éclate à partir de décembre 2013. Il montre, cette fois, les limites et les faiblesses de l'Union dans une lutte face à des titans qui ont eux aussi beaucoup appris des conflits récents.

C) Limites de la solidarité portuaire : la deuxième grève nationale et la déroute de Mejillones (2013-2014)

Malgré certaines avancées, les conditions de travail dans les ports en cette année 2013 restent très précaires et dangereuses : en témoigne le drame qui survient le 13 avril dans le port de Coronel, avec la mort d'un docker et l'amputation des deux jambes d'un autre travailleur. En parallèle, les mouvements sociaux se poursuivent dans tout le pays (dont la journée nationale du 26 juin mentionnée plus haut), avec aussi des conflits locaux et régionaux dans plusieurs ports⁴³⁶. Au plan national, et sur la base de l'impulsion de mars-avril, l'UPCH multiplie les déclarations et menaces de paralysies. Ainsi, le 27 août, un communiqué de l'organisation donne 48 heures au gouvernement pour refaire ses calculs concernant les dévolutions sur les impôts indus depuis 1981, suite à de nombreuses erreurs détectées par les dockers. La pression semble fonctionner, si on en croit un communiqué du 4 septembre. Le 22 octobre, en pleine campagne présidentielle,

⁴³⁵ Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

⁴³⁶ Nous renvoyons de nouveau à la chronologie générale en Annexe 15 et à : Camilo Santibañez, “Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena”, op. cit.

l'UPCH publie une lettre « *en apoyo a nuestros compañeros* » dans laquelle elle exprime sa solidarité avec des revendications en cours à Iquique, Puerto Montt et Mejillones. Dans ce terminal, la situation de répression syndicale continue.

De manière parallèle, l'UPBB multiplie les menaces et « *paros de advertencia* » dans la région pour divers conflits locaux. Début décembre, c'est au tour de la toute jeune Union portuaire d'Atacama d'entrer en action. Les dockers intermittents de Caldera se mettent en grève et reçoivent le soutien solidaire de Huasco, puis bientôt celui de Mejillones et l'engagement des syndicats de San Antonio en refusant de traiter tout navire provenant de Caldera. Face à cette action unitaire, deux (SERVIPORT et ULTRAPORT) des trois entreprises cèdent rapidement, tandis que la troisième (B&M) invoque une situation économique fragile. Elle doit finalement aussi se mettre autour d'une table. Les dockers obtiennent une nouvelle victoire : augmentation du tarif / tour, assurance vie payée par l'employeur, diverses bonifications et des bons de formation, y compris une prime de fin de conflit⁴³⁷. Pour les syndicalistes, cela constitue une confirmation de l'efficacité de la stratégie unitaire et coordonnée employée depuis quelques mois :

La experiencia recogida en la Unión Portuaria de Chile, sumado a la confianza que genera el sentirnos respaldados por una organización nacionalmente articulada, unificada, que resuelve sus diferencias en forma democrática y – sobre todo- una organización que alberga de los mejores elementos de combate de la clase obrera nacional, inspiró a los trabajadores portuarios de Caldera a pelear por más derechos. [...] Sin duda, las empresas no hubiesen cedido tan rápidamente si no hubiese existido la amenaza de una paralización nacional. La solidaridad se hizo sentir y fue gravitante⁴³⁸.

Il est intéressant de noter que cette époque est aussi celle d'un renforcement des liens entre syndicats de la région au sein de la "Red Sindical de Atacama", déjà mentionnée plus haut. Une *mise en réseau* permettant aux syndicats des mineurs et des dockers de commencer à parler d'une possible « alliance stratégique minière-portuaire » au service d'un « pacte de solidarité de classe ». Les syndicalistes évoquent la nécessité de construire de manière collective des revendications sectorielles, tout en favorisant la naissance d'un

⁴³⁷ Camila González, "Gran triunfo portuario en Caldera: trabajadores logran beneficios", *El Clarin de Chile*, 3 décembre 2013.

⁴³⁸ Cité dans : Camilo Santibañez, "Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena", op. cit.

espace de « convergence sociopolitique » prêt à dépasser le néolibéralisme, son système économique et ses institutions⁴³⁹.

Le mois de décembre 2013 annonce en fait une nouvelle séquence d'intense conflictualité sociale et d'insubordination ouvrière dans les ports chiliens, mais cette fois dans un contexte d'opportunité politique qui apparaît beaucoup plus incertain qu'en mars. En effet, le second tour des élections du 17 décembre confirme la victoire de la *Nueva Mayoría* (centre-gauche) de Michèle Bachelet, avec plus de 62% (et une abstention record de plus de 58%). Or, il faut attendre –traditionnellement- jusqu'au mois de mars pour que la nouvelle administration élue prenne ses fonctions. Ce laps de temps de décembre à début mars constitue donc une nébuleuse où les engagements des hommes politiques au pouvoir sont assez instables, peu sûrs et pas très favorables pour arracher des conquêtes sociales ou syndicales.

Le 14, néanmoins, l'UPBB se dit en « état d'alerte » alors qu'une partie des bases « rebelles » du terminal de Valparaíso (Espigón) paraît de nouveau prête à revendiquer ses droits, délégitimer leur direction syndicale conciliatrice, tout en exprimant leur solidarité avec Mejillones, dont les problèmes sont loin d'être résolus. Avec le soutien de figures de la ville-port comme Jorge Bustos, les travailleurs d'Espigón réclament toujours des indemnisations et des mesures de transitions suite à la concession du port par l'entité publique *Empresa Portuaria de Valparaíso* (EPV), qui les a laissés au chômage et dans le désarroi. C'est aussi une occasion pour l'UPCH de continuer à gagner du terrain à « Valpo » contre sa rivale, la COTRAPORCHI. A cette date, dans le Nord, le syndicat des « *eventuales et contratados unidos* » du port de Angamos –toujours dirigé par Orellana et Solar et conseillé par Margarita Peña- se trouve en pleine période de négociation collective (débutée le 5 novembre), ainsi que l'ordonne la loi. Le défi posé par ce jeune syndicat est double : réussir à faire entendre ses revendications non résolues durant le dernier conflit et, en même temps, imposer une négociation collective unitaire pour l'ensemble des dockers qu'ils soient sous contrat ou intermittents. Comme l'a reconnu Enrique Solar, ce dernier point est une remise en cause directe du système de sous-traitance et du code du travail imposé en 1979 (qui interdit aux intermittents la négociation réglée) :

⁴³⁹ Ce réseau réuni, fin septembre 2013, les syndicats de mineurs de *Minera Candelaria*, *Punta del Cobre* et *Cerro Negro*, ainsi que 4 syndicats portuaires de Chañaral, Caldera et Huasco ("Nace la Red Sindical de Atacama", *El Ciudadano*, 1 octobre 2013).

también nosotros estábamos luchando por la libertad sindical, que se respetara la unión entre trabajadores contratados y eventuales, y al hacer eso casualmente estábamos haciendo cambios al código del trabajo. Estábamos eliminando el subcontrato, porque el trabajador eventual, con el sólo hecho de entrar a un sindicato de contratados podía tener los mismos beneficios, y se acababa la subcontratación en Chile⁴⁴⁰.

Il faut dire que dans un premier temps, cette union intermittents/employés a été légalisée par l'inspection du travail et que cette démarche reçoit le soutien de l'Union portuaire d'Atacama. Pourtant, plusieurs doutes semblent s'élever au sein de l'UPCH sur l'opportunité de s'engager dans une telle bataille de fond, alors que nombre de droits élémentaires ne sont même pas encore conquis. Très rapidement, le syndicat numéro 2 va s'affronter à un mur... infranchissable. A commencer par l'inspection du travail d'Atacama qui revient sur sa première analyse, et même « falsifie » -selon le témoignage concordant de plusieurs acteurs du dossier (corroborés ensuite sur le plan judiciaire)- plusieurs documents pour empêcher cette union inédite des dockers dans une négociation collective. Il apparaît que le ministère du Travail, l'intendance régionale et l'inspection du travail, alertés par la gérance de ULTRAPORT, ont mesuré (bien que tardivement) à quel point l'autorisation de la réforme des statuts d'un simple syndicat de dockers aurait pu mettre en danger, par un effet de jurisprudence, l'ensemble du système de sous-traitance au Chili (en donnant à tous les intermittents la possibilité de s'unir aux salariés en CDI dans le cadre des négociations collectives)⁴⁴¹. Les intermittents du syndicat numéro 2 (qui avaient réussi depuis mars à regrouper de nombreux travailleurs) se retrouvent, contre toute attente, « expulsés » de la négociation. La direction du syndicat, par ricochets, en sort très affaiblie, ce qui déclenche la grève le 23 décembre 2013. Il est important de noter qu'à la différence de la paralysie antérieure, cette grève est légale à ses débuts car elle respecte les délais prévus par la loi en cas de désaccord au cours d'une négociation réglée.

En parallèle, se joue à des milliers de kilomètres de là, la poursuite du conflit pour la pause-repas à San Antonio et alors que le gouvernement s'était dit ouvert au dialogue en novembre, rien ne se met en place. Fidèle à sa réputation « lutte de classes », la fédération dirigée par Vargas annonce que sans réponse de l'exécutif, le principal port du

⁴⁴⁰ Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

⁴⁴¹ Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

pays est prêt à la grève. C'est chose faite début janvier (le 3) avec une paralysie continue et illimitée.

La conjonction de ces deux conflits vient raviver les braises de mars 2013 et oblige l'UPCH à réagir en urgence, mais cette fois dans une conjoncture où il y a plusieurs conflits en parallèle, plus qu'unis, dans un contexte de transition politique. De plus, les tensions internes se poursuivent. En effet, fin décembre, l'UPBB organise un congrès extraordinaire pour aborder les luttes en plein développement, congrès qui se fait dans le prolongement de la rencontre nationale organisée à Mejillones, le 9 novembre 2013, à laquelle les dirigeants de STI ne participent pas. Lors de cette réunion nationale, certains dockers de San Antonio, malgré tout présents, auraient manifesté une certaine « méfiance » à l'égard de l'UPBB quant à ses positions jugées timides lors des derniers conflits. En retour, ces derniers insistent sur l'importance de mesurer avec attention et prudence les rapports de forces réels avant de s'engager dans un blocage national. Ils détaillent leur proposition d'un usage échelonné du répertoire de la grève en cas de conflits locaux : soit, d'abord, une mobilisation du port concerné, ensuite si nécessaire de l'Union régionale, et, enfin, après un *paro de advertencia*, la construction d'une mobilisation au plan national⁴⁴².

Quoi qu'il en soit les dockers de Mejillones mobilisés se retrouvent isolés durant de nombreux jours. Ils parviennent, malgré tout, à bloquer toutes les entrées de Angamos, à installer des barricades (certaines enflammées) et à empêcher, dans un premier temps, que les travailleurs liés à la COMACH ou COTRAPORCHI entrent travailler. L'occupation persiste jour et nuit :

*la huelga fue huelga total, se paralizó el puerto completamente, durante 15 días se mantuvo la paralización completa del puerto, se cerraron los accesos, o sea de verdad fue una huelga muy terrible; se instaló un campamento a un costado de la empresa, entre la empresa y la línea férrea, esa línea férrea transporta en carros el cobre para ser embarcado, y ahí se instala el campamento, y no funcionó el puerto durante 15 días*⁴⁴³.

⁴⁴² Selon le récit qu'en fait la revue *Rearme* (op. cit., juin 2014). Nous avons eu confirmation au cours de conversations informelles que cette « doctrine » de la réponse graduelle est en effet envisagée par les dirigeants de l'UPBB comme la plus adéquate. Elle a d'ailleurs été plusieurs fois mise en pratique dans le BioBío.

⁴⁴³ Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

La stratégie d'utilisation de l'espace portuaire de la part des grévistes parvient à déjouer initialement la répression.

Photo N°18. Les dockers du syndicat numéro 2 bloquent l'entrée du port d'Angamos



Source : Revista *Rearme*, 2014.

Néanmoins, la situation de tension croît de jour en jour, entre travailleurs des différents syndicats d'une part, et entre dockers mobilisés et la direction, d'autre part. ULTRAPORT et plusieurs médias décrivent une escalade de la violence et des actes « illégaux ». Depuis le 23 décembre, les injures fusent entre direction, salariés opposés à la grève et dockers en lutte. Le 27, le gérant général d'ULTRAPORT est même pris à parti dans son véhicule et copieusement insulté et même chahuté par des hommes cagoulés. A un autre moment, c'est Richard Orellana qui menace les gérants, outré qu'ils refusent d'intégrer aux négociations les travailleurs intermittents⁴⁴⁴. Le premier janvier, Luis González, un grutier en grève, est retrouvé grièvement blessé à la tête sur la route entre Mejillones et Puerto Angamos, alors qu'il se rendait au campement des grévistes, dans des circonstances qui

⁴⁴⁴ "Violencia e ilegalidad marcan huelga portuaria en Angamos", *Nuestro Mar*, 30 décembre 2013.

font penser à un acte probablement destiné à terroriser les travailleurs mobilisés les plus hésitants. Le syndicat de Mejillones émet alors un communiqué appelant à la solidarité

*a todos los trabajadores del país, a las organizaciones hermanas, a los militantes de la causa obrera a estar alertas y a denunciar este ataque que viene a demostrar que en Chile no existe democracia para los trabajadores*⁴⁴⁵.

La solidarité de l'Union s'est pourtant faite attendre. Les premiers à réagir sont les dirigeants de la FETRAPRI d'Iquique. Début décembre, suite à une réunion (le 6) entre Iquique, Mejillones et l'Union d'Antofagasta, il est décidé d'organiser des mobilisations en solidarité avec Angamos dans tous les ports du Nord, tout en confirmant que les navires de Mejillones seront systématiquement boycottés. A ce moment-là, Nelson Francino – comme porte-parole de l'Union portuaire du Nord- suggère dans la presse la possibilité d'une mobilisation nationale qui pourrait unir les revendications de San Antonio et Mejillones⁴⁴⁶. Le lendemain, l'Union du Nord (Iquique, Antofagasta et Tocopilla) et celle d'Antofagasta (Huasco, Chañaral et Caldera) se déclarent en grève solidaire avec Angamos. L'UPBB semble encore hésitante devant une situation nationale qu'elle considère complexe. Elle se dit néanmoins prête « à la lutte » et « attentive » aux événements en cours, précisant que certains de ses dirigeants sont sur place à Angamos. Ce même jour, ULTRAPORT propose une réintégration *individuelle* des travailleurs qui accepteraient de cesser la grève, menaçant ainsi les autres, avec comme argument que le délai légal de la grève serait terminé (ce qui selon Margarita Peña, avocate du syndicat, est faux et constitue une violation flagrante du code du travail). La stratégie est astucieuse : il s'agit en fait de diviser les travailleurs mobilisés et d'affaiblir le syndicat en réintégrant une partie de ses membres jusqu'à la date officielle de fin de grève, s'assurant ainsi que l'accord finalement proposé par l'entreprise soit le seul majoritaire et donc valable aux yeux de la loi⁴⁴⁷.

Le lendemain, le 8, la répression prend des proportions jamais vues à Angamos avec un déploiement impressionnant de forces spéciales de carabiniers, 40 véhicules à canon à eau et à gaz irritant, 15 patrouilles, un hélicoptère, 60 véhicules de police et -y

⁴⁴⁵ Sindicato Unido de Mejillones, "Comunicado", 1 janvier 2013 (cité par le site web *Noticias G80*, 7 janvier 2013).

⁴⁴⁶ "Trabajadores de otros terminales podrían sumarse al paro portuario", *vidasindical.cl*, 7 janvier 2014.

⁴⁴⁷ "Los huelguistas comenzaron a firmar cartas de reintegro, sucumbían porque la empresa decía que esto era ilegal y que los iba a despedir pero si querían salir de la ilegalidad, que firmaran y conservaban su trabajo. "No trabaje hasta el día 30, le pagamos, pero firme la carta". Comprendimos que ULTRAPORT diseñó una estrategia destinada a llegar al día 30 con el 50% más uno de las cartas firmadas. Así se termina la huelga legal imponiéndose la última respuesta de la empresa" (revista *Rearme*, op. cit., juin 2014).

compris- en présence d'un dispositif de soldats de la force navale en armes. L'objectif est de rompre le blocage et de permettre l'entrée des dockers non-grévistes. Durant cette action répressive exceptionnelle, des heures durant, de nombreux jeunes travailleurs s'affrontent aux carabiniers, à coup de pierre, de gaz et par des barricades en flammes⁴⁴⁸.

Photos N° 19. Affrontement entre dockers et carabiniers dans le port d'Angamos (8 janvier 2014).



Source : Enrique Solar (reproduites par soy-chile.cl, 7 janvier 2014).

Aux cours des rixes, le dirigeant du Sud Pedro Riquelme est tabassé et arrêté. L'UPBB annonce aussitôt qu'elle débute une grève solidaire et indéfinie de ses ports et mobilise ses, presque, 3000 travailleurs⁴⁴⁹. Par trois communiqués successifs, les camarades de Riquelme exposent leur position face à ce qu'ils considèrent comme « une claire provocation », en rappelant qu'ils ont essayé, à plusieurs reprises, de proposer au gouvernement une « solution de dialogue » :

la situación que ocurre desde las 7:30 am en puerto de Angamos hecha por el piso toda nuestra buena intención de solucionar esta problemática mediante el dialogo. Si se quiere solucionar esto, tanto con el empresariado como con el gobierno debemos estar dispuestos a dialogar y solucionar las históricas demandas que los trabajadores

⁴⁴⁸ "Mejillones: trabajadores de Ultraport se enfrentaron con carabineros en las afueras de Puerto Angamos", *Soy Chile*, 8 janvier 2013.

⁴⁴⁹ "Portuarios de BíoBío paralizan por fuerte represión en contra de trabajadores de Mejillones", *El Desconcierto*, 8 janvier 2014.

*del sector tenemos, pero mediante represión, el ocultamiento o simplemente el menosprecio por encontrar soluciones conversadas ello será imposible. Llamamos a terminar con esta escalada de violencia y sentarse a conversar*⁴⁵⁰.

Face au changement d'échelle de cette lutte, la réponse du ministre de l'Intérieur ne se fait pas attendre et elle confirme la « *mano dura* » de l'exécutif. Le président Piñera lui-même, en se déplaçant dans le Sud, tient à condamner énergiquement la grève portuaire :

*No vamos a permitir que un puñado de personas pretendan abusar del resto de los chilenos y provocar un tremendo daño que nuestro agricultura, nuestros trabajadores agrícolas y todo el mundo asociado a las exportaciones y las importaciones, no se lo merece*⁴⁵¹.

L'intervention du président en personne donne le ton. Le 9, l'UPBB –de manière surprenante pour plusieurs acteurs du conflit- annonce qu'elle suspend la paralysie. Elle assure avoir reçu des garanties du gouvernement quant à la fin de la répression, le départ des forces spéciales d'Angamos et l'ouverture d'une table de négociation tripartite. Aucune de ces promesses ne se concrétise pourtant dans les jours suivants, mais la tactique des ministères de « diviser pour mieux régner » continue à porter ses fruits.

D'une part en interne, tout particulièrement dans le BioBío, toute une partie de la base, fait savoir son mécontentement aux dirigeants et demande des comptes lors de réunions organisées le 11 décembre. Dans son bilan autocritique de ces journées de janvier, le *Chanco E'Goma* reconnaît des discussions houleuses dans la huitième région. D'autre part, dans les relations *entre* Unions régionales le ver est dans le fruit. Les dirigeants du Sud invoquent une Union nationale mal engagée dans ce conflit, et regrettent les « critiques et offenses » des dockers du Nord et même leur attitude « méprisante ». Il faut dire que les échanges publics des jours antérieurs montrent l'UPCH sous un jour qui en dit long sur l'état de délabrement de la tant proclamée « unité portuaire » (voir les communiqués croisés reproduits intégralement en Annexe 21). L'organisation paraît cassée en deux, prête à mettre au grand jour ses dissensions, avec d'un côté l'Union portuaire du Nord, d'Atacama et San Antonio et, de l'autre, l'UPBB. Les premiers annoncent que les grèves des ports du Centre et du Nord sont maintenues coûte que coûte et que les dirigeants du Sud ne peuvent en aucun cas se substituer à eux dans la négociation avec le gouvernement. Ils exigent, premièrement, la pause-repas comme droit

⁴⁵⁰ UPBB, "Comunicado", 8 janvier 2013 (Archives UPBB).

⁴⁵¹ "Crisis portuaria se extiende al sur", *El Mostrador*, 9 janvier 2014.

non négociable avec un paiement rétroactif intégral des sommes dues à ce titre ; deuxièmement, la fin de la situation de répression à Mejillones et l'ouverture de nouvelles négociations avec ULTRAPORT. Le communiqué en appelle aussi aux bases de l'UPBB contre leurs dirigeants :

hacemos un llamado a las bases de la Unión Portuaria del BioBío a realizar un nuevo análisis de las malas determinaciones adoptadas por sus voceros en desmedro de la unidad de la Unión Portuaria de Chile, por lo que hacemos presente que los puertos anteriormente señalados están llanos a restablecer los lazos de unidad y hermandad de los trabajadores portuarios de Chile

La réponse des syndicalistes du Sud essaye de justifier leur position, en précisant que leur volonté a été de rechercher en permanence les chemins d'une solution pacifique au conflit, et qu'ils ont pu établir des ponts avec le gouvernement en ce sens, mais qu'ils sont prêts à reprendre la grève. En fait, sous pression de leur base et du reste des unions de l'UPCH, les hommes du BioBío rentrent à nouveau en lutte le 13, accusant Von Appen et le gouvernement de chercher à envenimer les choses. Les dockers du BioBío réitèrent ainsi leur solidarité de classe avec leurs camarades⁴⁵². Et le 14, ce sont plus de 2000 personnes qui défilent dans les rues de Talcahuano, avec l'appui des syndicats étudiants, pour remettre une lettre de protestation au siège local d'ULTRAPORT.

se escuchó la voz de las bases, y al sonido de bombos, pitos y cornetas, se unía un gran coro que decía ¡AVANZAR, AVANZAR HACIA EL PARO NACIONAL! El mensaje era claro, y los dirigentes recogieron el guante. Terminado la marcha se reunieron y se decidió iniciar el paro prolongado en apoyo a los compañeros de Mejillones, esta decisión no fue unánime, varios dirigentes se resistían, pero acataron la decisión de la mayoría⁴⁵³.

A partir de ce moment, le gouvernement et le ministre du Travail Juan Carlos Jobet semblent comprendre la nécessité de trouver une issue au conflit, tout en continuant à diviser et affaiblir le mouvement (c'est aussi le cas à San Antonio où le ministre essaye de négocier avec les dockers qui ne sont pas en grève, acte dénoncé par Vargas). Le souci de

⁴⁵² Dans son communiqué, l'UPBB affirme : "No es nuestro deseo generar daños al país, de hecho suspendimos nuestra movilización cuando se nos ofreció mediación por el gobierno, pero ante su impotencia frente al poder del grupo Von Appen no podemos abandonar a nuestros compañeros y sus familias cuando impunemente es atacada por dicho holding contra toda ley vigente. · Por último llamamos a la ciudadanía, empresas y autoridades a comprender nuestro accionar, pero no podemos permitir que una empresa pisotee a nuestros compañeros, como me imagino nadie permitiría que alguien aplaste a un miembro de su familia. Atte. UNION PORTUARIA DEL BIOBIO" (UPBB, "Comunicado", 13 janvier 2013, Archives UPBB).

⁴⁵³ "Otra vez los Portuarios paralizan el país", *El Chancho E' Goma*, janvier 2014.

l'État est d'en finir avec les blocages, notamment à San Antonio, sans pour autant abandonner les pourparlers avec Von Appen, partisan du jusqu'aboutisme et même de « brûler » son port s'il le faut, plutôt que de céder aux syndicalistes « intransigeants » de l'Union (voir chapitre 5).

Afin de mettre encore plus sous pression l'Union, les autorités décident de passer à la vitesse supérieure à San Antonio : le 13 janvier, les forces spéciales de carabiniers interviennent aux entrées du port et évacuent par la force les grévistes. Le gérant général de *San Antonio Terminal Internacional* (STI), Alberto Bórquez, dénonce alors les « violences », les « grèves illégales » des dockers de FETRAMPEC et les « menaces » d'une « minorité » contre les travailleurs souhaitant continuer le travail⁴⁵⁴. Mais face aux résistances des travailleurs mobilisés, l'État décide d'une véritable militarisation du port, et le 21 au cours d'affrontements très durs, Sergio Vargas est détenu. Ce même soir, l'UPBB dénonce l'hypocrisie du gouvernement conservateur :

*Dirigentes nacionales se encuentran en Santiago y San Antonio, esperando que el gobierno se pronuncie sobre la actual crisis que se vive a nivel nacional. Denunciamos la nula voluntad del gobierno para solucionar el conflicto, abalado por los medios de comunicación, por lo anterior llamamos a los medios internacionales a cubrir los hechos de violencia en contra de los trabajadores portuarios Chilenos. En este minuto violentos enfrentamientos se registran en San Antonio con una militarización por parte del Estado, rechazamos la represión y seguimos con la voluntad a solucionar el conflicto*⁴⁵⁵.

Peu à peu, les critiques se multiplient dans le champ politique et économique concernant la prolongation d'un conflit d'ampleur nationale, alors que 15 ports se trouvent paralysés depuis presque deux semaines. Des mobilisations auxquelles s'ajoutent à nouveau celles des dockers d'Espigón de *Valparaíso* (TCVAL) sur la base de revendications propres, mais aussi en solidarité avec leurs camarades (à contre-courant de COTRAPORCHI). En parallèle, les porte-paroles de l'UPCH annoncent qu'ils ont pris des contacts avec d'autres syndicats au plan mondial, pour débiter un boycott international des bateaux de Von Appen, qui semble vraiment intouchable au Chili.

⁴⁵⁴ "Gobierno aplica fuerza pública para despejar accesos a puerto San Antonio", *Mundo Marítimo*, 17 janvier 2014.

⁴⁵⁵ UPBB, "Comunicado urgente", 13 janvier 2013 (Archives UPBB).

Vimos que el hombre es tan poderoso que nadie puede hacer nada, el Gobierno, los políticos no pueden hacer nada » affirme alors Enrique Solar. « *Eso quiere decir que todos los barcos que carguen los puertos de Arica, Mejillones, Coquimbo y Valparaíso no serán atendidas en ningún puerto de Europa, Estados Unidos y Sudamérica*⁴⁵⁶ .

Le 15 janvier, les dirigeants de tout le pays organisent un congrès extraordinaire à San Antonio, avec pour but de rétablir l'unité de l'UPCH, faire baisser les crispations internes et présenter au patronat et à l'État « une position commune ». José Agurto, s'il reconnaît des « frictions », réaffirme aux médias la position unitaire et ouverte à la négociation de l'organisation. Et c'est aussi l'occasion pour mettre en avant la présence de représentants syndicaux de 17.000 ouvriers agricoles et des travailleurs de la mine de *El Teniente* (SITECO), dont les dirigeants se déclarent prêts à la grève en soutien aux dockers⁴⁵⁷. De plus, les initiatives d'autres acteurs de l'espace des mouvements sociaux se font jour : c'est le cas des étudiants et de la CONFECH qui appellent la jeunesse à se mobiliser directement dans les territoires portuaires. De petites organisations politiques de la gauche radicale sont également présentes depuis plusieurs semaines aux côtés des travailleurs d'Angamos et participent à leur campement. C'est le cas de militants étudiants et de jeunes travailleurs du PTR (*Partido de Trabajadores Revolucionarios*⁴⁵⁸), dont la présence insistante ne serait d'ailleurs pas toujours du goût des dockers, selon le témoignage Enrique Solar.

A cette date, Sebastián Piñera sait que son temps est compté alors que la transition d'un gouvernement à l'autre est en cours. Mais la situation du conflit de classe est devenue trop instable pour laisser pourrir une mobilisation d'une telle envergure jusqu'à l'arrivée de la nouvelle administration. C'est donc au nom de la raison d'État et des « intérêts supérieurs de la nation » que les ministres interviennent et prennent en main les négociations, par-delà les avis -plus ou moins divergents- du secteur patronal sur comment « régler » ce problème. De plus, la répression tant réclamée par certains (voir chapitre 5) ne semble pas pouvoir faire plier San Antonio sans qu'il n'y ait des morts dans le port : le 22, les ministres du Travail et du Transport (avec bientôt à leurs côtés celui de

⁴⁵⁶ "Acentúan críticas al Gobierno por prolongación del paro portuario", *Mundo Marítimo*, 20 janvier 2014.

⁴⁵⁷ Rodrigo Ogalde, "Los trabajadores de la mina *El Teniente* y 17 mil obreros del agro pararán en apoyo a los portuarios", *Soy Chile*, 15 janvier 2014.

⁴⁵⁸ Le PTR est organisation trotskyste, issue en partie de courants dits « morénistes », organisation sœur du PTS, *Partido de los Trabajadores Socialistas*, argentin.

l'Agriculture et le sous-secrétaire d'État à l'Intérieur) annoncent le début officiel d'une table de négociation nationale avec l'Union portuaire. Le même jour, les mineurs de cuivre de SITECO font monter la pression d'un cran et mettent leur menace de grève de soutien aux dockers à exécution. Le 25, à 6 heures du matin, après plus de 20 heures de pourparlers, un accord est signé entre l'État et l'Union portuaire. L'accord est censé être ratifié dans un second temps par les entreprises du secteur.

Comme le souligne le journal *El Mercurio*, le cadre solennel de la signature finale de l'accord est pour le moins « inhabituel » : c'est dans le palais présidentiel de *La Moneda* que la cérémonie a lieu, preuve s'il en est, du poids stratégique acquis par l'Union, et de l'importance des ports pour la République⁴⁵⁹. Comme le montre la copie de l'accord original de 4 pages en Annexe 22, ce document est signé notamment par Pedro Riquelme, José Agurto, Sergio Vargas, Eduardo Araya, Robinson Ávalos ou Nelson Francino. Pourtant ce document montre que la partie destinée aux signatures des entreprises est restée désespérément vide... Intelligemment et de façon parfaitement concertée, les 9 principales entreprises du secteur, à l'exception de ULTRAPORT (Von Appen campe sur des positions d'intransigeance totale), font parvenir chacune au gouvernement une lettre expliquant dans les mêmes termes⁴⁶⁰ :

- 1) avoir pris connaissance de l'accord négocié
- 2) être prêtes à soutenir en partie l'initiative par le paiement d'une prime de fin de conflit et la réintégration des grévistes
- 3) ne pas considérer « nécessaire » de signer l'accord susdit, ni être redevable d'autres engagements auprès des parties impliquées

Cette réponse du patronat est logique, mais tactiquement importante. Elle fait savoir aux pouvoirs publics que si l'État entend mettre fin à cette insubordination généralisée et donc s'immiscer dans les relations professionnelles des ports, vue la gravité de la situation, les entreprises de leur côté se refusent à signer un quelconque accord de branche avec, de plus, une coordination portuaire illégale au regard du droit. Dans le cas contraire, c'est tout l'édifice de la sous-traitance et du néolibéralisme portuaire qui serait

⁴⁵⁹ "Gobierno logra acuerdo con trabajadores y empresarios portuarios", *El Mercurio*, 17 janvier 2013

⁴⁶⁰ "Cartas de las empresas al gobierno", documents mis en ligne par le *Centro de Investigación Periodística – CIPER*, en novembre 2014, URL : <https://ciperchile.cl/pdfs/2014/11/sanantonio/cartas-empresas.pdf>.

menacé à moyen terme. Ainsi, si l'État a rétabli l'ordre, le patronat sauve la face et surtout annonce clairement qu'il n'est prêt à aucune concession de fond.

Néanmoins, et bien qu'aucun journal de l'époque ne le souligne, cet accord est historique sur le plan du droit du travail. Les dockers de l'Union viennent d'imposer une négociation collective nationale *de fait*, et par branche, à l'État chilien, mais aussi indirectement aux entreprises mandataires, qui vont devoir déboursier des millions de dollars pour répondre partiellement aux demandes historiques des ouvriers. L'UPCH a obtenu ce qu'elle considère comme l'essentiel :

- Un paiement immédiat de fin de conflit, de 1,5 millions de pesos pour tous les dockers mobilisés, et ayant 6 mois d'ancienneté, avec au moins 18 tours mensuels, coût assumé par les entreprises
- La réintégration de tous les travailleurs qui auraient été licenciés ou écartés durant le conflit
- Un projet de loi organisant le paiement rétroactif des pause-repas depuis l'année 2005 pour tous les travailleurs portuaires du pays, en activité de 2005 à 2013 avec au moins 24 tours mensuels⁴⁶¹.

Et à plus long terme, l'Union repart avec l'engagement d'entamer une réflexion législative plus structurelle sur la régulation des ports et l'amélioration des conditions de travail. Ce jour-là, c'est une ambiance de fête et de célébration qui parcourt les ports et les quais du pays. Au sortir de la négociation, Sergio Vargas souligne que pour lui le plus important :

*es la mesa a largo plazo que vamos a dejar instaurada para revisar de una vez por todas la problemática del sector, para poder terminar con los paros que tenemos que hacer cada cierto tiempo*⁴⁶².

Du côté des entrepreneurs, par la voix de Alberto Bórquez (STI – San Antonio), la chose principale était de mettre fin à une grève illégale, initiée le 3 janvier, aux désordres et aux dégâts que cela a signifié pour l'économie, et... pour les actionnaires de chaque groupe. Dans un rapport établi ensuite par la Bibliothèque nationale du Congrès sur l'impact

⁴⁶¹ Plafonnée à 6 millions de pesos, cette indemnité est de 3 millions en moyenne par docker, selon les calculs de l'administration.

⁴⁶² Ibid.

économique des grèves portuaires, il est calculé que le dernier confinement aurait signifié un manque à gagner de 175 millions de dollars et affecté pas moins de 35.000 tonnes de marchandises pour le secteur du fruit. Ceci sans compter les conséquences sur plusieurs autres domaines (le vin et les petites et moyennes entreprises par exemple) et pour des milliers d'emplois d'ouvriers agricoles. Le tout, pouvant atteindre les 500 millions de dollars de perte selon la *Asociación de Exportadores* et un recul des produits chiliens sur le marché mondial, jusqu'à 40% des exportations prévues pour cette période. Dans une communication savamment orchestrée, la Chambre nationale du commerce va jusqu'à évoquer le chiffre de 180 millions de dollars de dilapidés par jour de grève portuaire, auxquels il faudrait rajouter une « image-pays » désormais « dégradée » et renvoyant une impression « d'instabilité » pouvait faire fuir les capitaux nationaux et internationaux⁴⁶³.

Du côté de l'Union, à l'heure des bilans, les leçons tirées de ce long cycle de luttes est ambivalent, bien que globalement positif du point de vue de la force gagnée et des avancées légales obtenues. Pourtant, les problèmes internes et tensions qui sont apparus sont nombreux et vont laisser des traces douloureuses dans l'entité syndicale.

Tout d'abord, l'issue du conflit est mal vécue pour les dockers du syndicat numéro 2 de Mejillones qui se sont battus jusqu'au bout et parfois assez seuls. Leurs représentants sont arrivés aux négociations à Santiago seulement le 24 janvier, « faute de moyens » pour prendre l'avion. Ils sont rapidement marginalisés lors des débats puisque les questions de la répression syndicale à Angamos ont été laissées comme point à traiter à part, directement avec le ministre Jobet, alors qu'ULTRAPORT et Von Appen maintiennent le refus catégorique de négocier. Comme le souligne Enrique Solar :

Dentro de esa paralización nacional se peleó por dos puntos acá con el gobierno de derecha, al cual se le dice "se tiene que resolver el tema de Mejillones, y se tiene que pagar un retroactivo de la media hora de colación". El gobierno fue astuto y dice "lo del tema de la media hora de colación es un tema transversal, que les preocupa a todos los portuarios del país. El tema que están luchando en Mejillones, por la reforma al Código Laboral es un problema que está luchando solo Mejillones, y, por lo tanto, vamos a solucionar este problema y éste lo vamos a dejar para después".

⁴⁶³ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Dossier : "Paros Portuarios: Evaluación de los daños económicos", Santiago, janvier 2014 (Archives BCN).

*Pasaron los días. La Unión Portuaria de Chile logra firmar ese acuerdo y nosotros nos fuimos quedando solos*⁴⁶⁴.

Il s'agirait même selon certains observateurs d'une "capitulation" des dirigeants de l'UPCH, malgré la solidarité exprimée à plusieurs reprises avec Angamos, y compris durant les négociations⁴⁶⁵. On peut néanmoins légitimement se demander, comme le font aujourd'hui nombre de syndicalistes de l'UPCH, si avoir engagé seuls cette bataille d'unification des intermittents et employés, pour mener une négociation légale dans un port comme celui d'Angamos et après le conflit (et la première victoire) de mars, n'était pas une gageure. Le syndicat numéro 2 était à contre-courant dans le port, alors que les autres organisations ont combattu pied à pied ses positions en connivence avec l'entreprise. De plus, ULTRAPORT est connu comme le patronat le plus « dur » et répressif du secteur et le port -isolé sur le plan géographique- venait juste de s'intégrer à l'Union. Enfin, la direction du syndicat était jeune et assez inexpérimentée, tandis que les personnes qui la conseillent tendent à radicaliser le conflit pour en faire un exemple national de lutte pour la liberté syndicale. Rajoutons à ces ingrédients déjà adverses, le contexte « d'interrègne » électoral qui n'est pas des plus propices pour gagner sur un point aussi controversé...

Globalement, la remise en cause de la législation du travail héritée de la dictature et consolidée en démocratie représentait un os trop dur à ronger pour s'y attaquer de manière relativement seule, ou, même en tant qu'UPCH, mais sans alliés de poids dans le champ syndical, médiatique et politique. Ce constat sera d'ailleurs largement confirmé par la suite, durant la réforme du code du travail initiée par l'équipe de Bachelet dénoncée, en vain, par l'UPCH et plusieurs autres organisations syndicales nationales. Quoiqu'il en soit, les conversations menées entre les syndicalistes d'Angamos et le ministre Jobet mènent à un cul de sac⁴⁶⁶. Suite à une dernière réunion au ministère, le 29 janvier, la fin des négociations est annoncée, Jobet se dit prêt à partir en vacances... Von Appen s'est engagé du bout des lèvres à réintégrer la majorité des dockers mobilisés, mis à part ceux ayant

⁴⁶⁴ Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 20 et 30 mai 2014.

⁴⁶⁵ *"Con todo, hubo momentos en que el BioBío e Iquique tendían a mostrarse más solidarios con Mejillones, pero cuando apareció la plata, prevaleció el ánimo de ganar el pago retroactivo. Hay que precisar que no todos los dirigentes capitularon, fueron algunos, pero prevalecieron"* (Revista Rearme, op. cit., juin 2014).

⁴⁶⁶ *"Los representantes de Mejillones querían que este acuerdo estableciera, entre sus puntos, el fin de las represalias hacia todos los compañeros que participaron en la huelga, contratados y eventuales, el desistimiento de todas las acciones judiciales dirigidas contra los dirigentes y trabajadores en conflicto y el retiro inmediato de las fuerzas represivas"* (Revista Rearme, op. cit., juin 2014).

commis des actes « délictueux », ce qui est validé par le pouvoir central. ULTRAPORT comprend qu'ils ont le feu vert pour licencier les « agitateurs » et terminer la déstructuration du syndicat numéro 2. Ce sont 100 dockers intermittents qui intègrent alors les « listes noires » du port (mais aussi des ports de toute la région selon le syndicat) et 60 qui sont licenciés « illégalement » selon leur avocate. Après plusieurs mobilisations, quatre d'entre eux -dont Solar et Orellana- décident, en désespoir de cause, de débiter une grève de la faim dans la cathédrale d'Antofagasta, le 9 juin 2014, exigeant leur réintégration, et *a minima* le paiement de l'indemnité de fin de conflit que Von Appen n'a jamais accepté⁴⁶⁷.

Photo N° 20. Enrique Solar, Richard Orellana et deux de leurs camarades en grève de la faim dans la cathédrale d'Antofagasta



Source : *El Diario de Antofagasta*, 10 juin 2014.

Enfin, 7 jours plus tard, la grève est levée suite à l'intervention expresse de l'intendant et du représentant régional du ministre du Travail (SEREMI) auprès d'ULTRAPORT⁴⁶⁸. Les syndicalistes obtiennent du travail pour 35 d'entre eux et le

⁴⁶⁷ Comunicado del sindicato N°2 de Trabajadores Portuarios Eventuales y Contratados Unidos de Puerto Angamos, 9 juin 2014 (reproduit le lendemain dans : "Conoce las demandas de los portuarios en huelga de Hambre", *El Diario de Antofagasta*, 10 juin 2014). Voir aussi : "Inicio de de huelga de hambre de trabajadores portuarios de Mejillones", *El Ciudadano*, 10 juin 2014.

⁴⁶⁸ "Portuarios lograron acuerdo y finalizaron huelga de hambre de seis días", *El Nortero*, 16 juin 2014.

paiement de l'indemnité prévue y compris pour ceux qui ont été expulsés d'Angamos⁴⁶⁹. Mais, globalement, Von Appen sort grand vainqueur du conflit et le syndicat rebelle est au sol :

para destruir ese sindicato, actuaron distintas fuerzas. En primer lugar, los dueños del puerto, el grupo ULTRAMAR dirigido por la familia Von Appen, coludidos con la Dirección del Trabajo, con la Inspección del Trabajo de Antofagasta, con el apoyo de COTRAPORCHI, que es una organización sindical patronal, eh, que están afiliados a la CUT, la de Antofagasta, y también contaron con la colaboración del Intendente de Antofagasta de ese momento, para en realidad empezar a provocar una serie de hechos que provocan la destrucción del sindicato: los despidos fueron implacables después del término de la huelga del 2014⁴⁷⁰.

Malgré des adversaires puissants, des problèmes de solidarité interne et des erreurs tactiques importantes, l'UPCH a néanmoins réussi à s'ériger comme un interlocuteur central et légitime. Elle a fait jouer l'unité entre les ports comme levier de pression et a imposé une négociation historique par *branche*. Ainsi, selon Alejandro Albornoz (Lirquén), les conflits des dockers sont désormais avec l'État lui-même, les entreprises ayant compris la nécessité d'une modernisation législative :

« En el fondo, los últimos conflictos no han sido al empleador: si tú haces un poquito de historia y revisa por ejemplo las huelgas en Lirquén, [huelgas] al empleador prácticamente no las hay, y creo que lo mismo ocurre en San Vicente y Coronel, y más: hoy día si tú ves los compromisos de los movimientos son, han sido, por un tema de ley, por un tema de la legislación, por un tema de país, por un tema de gobierno. El Estado -creo yo- que ha faltado mucho, a través de los años y a través de la legislación y de la poca intención de querer mejorar la parte legal, en beneficio de los trabajadores. Entonces -creo yo- que nuestros empleadores han entendido el buen propósito, aunque esto ha llevado a pérdidas, esto ha llevado a perder cargas a perder transferencias de carga, en algunos más y en otros puertos menos »⁴⁷¹.

Cette vision d'entreprises portuaires « compréhensives » (peut-être due aux orientations idéologiques du témoin) est à relativiser largement si l'on prend en compte avec quelle

⁴⁶⁹ Par la suite, ils mènent des actions auprès de l'inspection du Travail pour licenciement abusif.

⁴⁷⁰ Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

⁴⁷¹ Entretien avec Alejandro Albornoz, Concepción, 4 décembre 2015.

énergie les administrateurs du secteur, et surtout leurs donneurs d'ordre, sont prêts à combattre les mobilisations de l'Union, à Angamos comme ailleurs. Le conflit reste bien un conflit (de classe) avec le grand patronat *et* l'État ; tout en assumant effectivement « une montée » en généralité qui est, au fond, la démonstration de la politisation et de la revitalisation syndicale qu'incarne cette nouvelle organisation. Selon les mots d'Oscar Menares, l'UPCH serait ainsi devenue une force de « co-législation ». Conclusion, somme toute, très exagérée (ou optimiste), mais qui explique que la « *ley corta* » (loi 20.773) soit finalement promulguée par le gouvernement Bachelet et présentée par sa ministre du Travail, Javiera Blanco, en juillet 2014 (puis publiée au journal officiel, en septembre). La ministre insiste sur le fait que :

*el proyecto no se reduce sólo al reconocimiento de la media hora de colación y lo que se busca es reconocer derechos irrenunciables como al descanso y colación*⁴⁷².

Cette avancée législative n'a été néanmoins possible qu'après de nouveaux *paros de advertencia* et plusieurs grèves courtes pour faire pression, en mai et juillet 2014, contre les vellétés de certains parlementaires prêts à autoriser le remplacement des travailleurs par d'autres intermittents durant leur pause-repas⁴⁷³. Outre la conquête de la pause-repas et l'indemnisation rétroactive, les dockers ont réussi -après de nombreuses discussions- à incorporer à cette loi l'instauration de comités paritaires d'hygiène et de sécurité dans chaque port et la reconnaissance officielle du 22 septembre comme « le jour du travailleur portuaire »⁴⁷⁴.

⁴⁷² Gobierno de Chile, "Cámara de Diputados aprobó en general proyecto de Ley corta de Puertos", 2 juillet 2014 et Cámara de Diputados, "Sala aprueba en general proyecto que establece beneficios para trabajadores portuarios", 2 juillet 2014 (Archives BCN). Voir l'infographie en Annexe 23 qui résume la loi.

⁴⁷³ "Trabajadores de la Unión Portuaria de Chile iniciaron paralización de faenas", *Puerto*, 8 juillet 2014.

⁴⁷⁴ Pour plus de détails, voir le bilan fait par *El Chango E'Goma* en août 2014.

Photo N° 21. Affiche digitale réalisée par l'UPCH pour expliquer le 22 septembre



Source : *El Ciudadano*, 22 septembre 2012.

S'ajoute à cela un « fonds de modernisation des ports », basé sur une taxe d'une durée de 4 ans, de 0,3 dollars la tonne de charge transférée, payée par les entreprises portuaires (privées comme publiques). Elle est destinée à une amélioration des infrastructures, mais aussi à compenser partiellement les dizaines de millions de pesos annuels (45.286 millions en 2015 et \$93.849 millions en 2016) que représentent les engagements pris en janvier par l'autorité publique. Ce nouvel impôt temporaire est immédiatement dénoncé comme une hérésie par les entreprises portuaires et de l'exportation (voir chapitre suivant)⁴⁷⁵.

Comparée aux demandes historiques des syndicats depuis la fin des années 90 et au vu de la bataille rangée qu'a été la promulgation de cette loi, le résultat pourrait paraître relativement maigre. Gonzalo Díaz ne cache pas une certaine déception. Selon lui, l'essentiel des luttes de 2013-2014 se mesure davantage par la *dignité ouvrière conquise*. Le reste n'est que communication :

⁴⁷⁵ "Exportadores en alerta por impuesto en ley de puertos", *Mundo Marítimo*, 30 juin 2014.

Lo único que nosotros hemos logrado, de lo que lograron los viejos, es respeto y el reconocimiento del 22 de septiembre, que es el día del trabajador portuario. Creo que nada más. El resto, eso de comité paritario, fueron, como le digo yo, flecos que le colocaron a la ley corta. Pero lo único que hemos logrado ha sido respeto, unidad y el reconocimiento de torturados y asesinados a los compañeros de San Antonio el 22 de septiembre. Creo que eso es lo más importante. Nos falta todavía un montón de cosas por lograr⁴⁷⁶

Néanmoins, cette « *ley corta* » est tout de même une victoire directement politique, qui affecte les relations sociales de production et de *pouvoir* dans un des secteurs essentiels de l'économie chilienne. Les formes mêmes du travail portuaire s'en trouvent modifiées à une échelle nationale, en intégrant à chaque tour une pause de 30 minutes, obligatoire et non négociable, *sur le temps de travail* (rétribuée, de plus, par une bonification).

Sur le plan interne, il est vrai que l'unité de l'UPCH a été mise à rude épreuve. D'ailleurs, en août 2104, Sergio Vargas annonce dans la presse qu'il renonce à sa fonction de porte-parole national, tout en restant président de sa fédération : le dirigeant dit vouloir éviter de « nouvelles fissures » au sein de l'organisation.

⁴⁷⁶ Entretien avec Gonzalo Díaz, Santiago, 28 juillet 2015.

Actualidad "Sergio Vargas y José Agurto son las caras más visibles de la Unión Portuaria de Chile".
Julia Castillo, dirigente portuario de San Antonio

Las razones de Sergio Vargas para dejar la vocería en la Unión Portuaria de Chile

Ayer el dirigente anunció que ya no será el vocero de la entidad y se refirió a las rencillas y egos que existen al interior de esta.

Rodrigo Ojeda
reportero de Chilevisión

El Interoctavial de la Unión Portuaria de Chile (Upche) dio un paso al costado. Sergio Vargas Rodríguez, el hombre del período actual que en enero pasado, en pleno proceso nacional de puertos, fue invitado al programa Tolerancia Cero a debatir sobre las razones de aquella movilización, ayer renunció a ser el vocero de la entidad que hasta el febrero representaba con indiscutible orgullo. ¿Agradecimientos? ¿Crisis interna? ¿Glande en los números de seguidores? Al momento de ayer, y a través de Facebook, el Frente de Trabajadores Portuarios (FTP) de San Antonio divulgó el comunicado en que, en primera persona, Vargas anunciaba que dejaba dicho cargo en Upche. La situación sorprendió a todos quienes conocían la lealtad de la Federación de Trabajadores Marítimos Portuarios (Femmap) y Contratación (Fermagel), pues en la última semana este tuvo una activa participación en las negociaciones que culminaron con la aprobación, en el Senado, de la Ley Corta de Puertos.

"Con mucho pesar he visto como en presencia de la comunidad Upche la realidad se acerca a un momento de crisis y no quiero ser responsable de aquello. La persona que a partir de hoy deja la vocería de la zona centro de la Upche y será habilitado como vocero del FTP y presidente de Contratación", explicó Vargas, adelantando con esto pá-

brabs que existe un conflicto interno en la organización.

"La Ley Corta es un largo camino la lucha por mejorar nuestros derechos y deberíamos estar celebrando dicho logro y no discutiendo el rol dirigente habido en los medios", argumentó ya, aunque más discretamente de los que se escuchan que han surgido entre los sindicalistas.

SAN ANTONIO, CHILE
El pasado 11 de agosto, en diálogo con Revista Nuestras Mar, a nombre de la Unión Portuaria de Chile, Sergio Rodríguez vió los avances de la Ley Corta en el Congreso, pero también fue claro en destacar a los que, según él, se venían detrás de esta demanda. "Los trabajadores están contentos porque una vez más San Antonio liberó una negociación", expresó al ir más allá que en los últimos conflictos "son unos pocos los que hacen la fama y que hacen" y que pese a ello se cree "muy optimista con los puertos".

Tu se despoñaba de la Upche, la comarca oficial de la zona centro estatal que el logro más importante es la tramitación de la Ley Corta de Puertos la cual es la creación del Día del Trabajador Portuario, pues "el Estado de Chile reconoce el 22 de septiembre de 1973 se asumió a cinco dirigentes portuarios por pensar distinto y defender los derechos de todos nosotros".

Y aunque recordó que "nosotros por delante seamos el día de la Ley Longa Portuaria", mediante

la que demandaba una serie de beneficios y la recuperación de lo que ellos consideraban sus derechos, Sergio Vargas aseguró que "para lograr estos se necesitaba la unidad de todos, de la base, pero especialmente de los dirigentes. Si no dejáramos de lado nuestros egos, resentimientos, rencillas, y desconfianzas no necesariamente y estaríamos haciendo un tremendo daño a nuestros viejos quienes no se merecen dicha situación".

"Reclamo todo el apoyo a nuestro vocero del Frente de Trabajadores Portuarios, porque confiamos plenamente en él. Garantizamos que hemos tenido que tomar esta decisión. Mientras más unidos estemos, mejor nos va a ir todo, porque la división conduce al fracaso", declaró Julia Castillo, dirigente sanantonina.

El primero en irse, los miembros del FTP analizarán si continúan en la Unión Portuaria de Chile.



AGRADECIMIENTOS

En el fondo con gratitud que renuncia a ser vocero de la Unión Portuaria de Chile, Vargas hace palabras para los dirigentes Robinson Aguilar y José Agurto. "Me gusta dejar esta vocería a otros, particularmente a los que me han acompañado en mi rol de vocero", expresó. "Quiero agradecer a todos mis compañeros de la Octava Región, grandes impulsores de la parte más importante de esta ley, agradecer especialmente al fiscal Agurto, con quien comparto esta vida", agregó.



NOTAS

Source : *El Líder de San Antonio*, 16 août 2014.

Ce départ fait suite aux critiques essuyées par Vargas en interne, notamment quant à sa « surmédiation ». Au centre des récriminations son passage dans le programme « Tolerancia Zero » (*Chilevisión* – 13 janvier), où le leader se montre assez hésitant pour expliquer les raisons de la lutte pour la *ley corta* et au moment de présenter la légitimité des accords de janvier⁴⁷⁷. José Agurto le reconnaît sans détours : les conflits ont été nombreux et la solidarité de port à port est un combat : « *para fuera, esta unión se ve así potente. No es tan potente. Aquí las discusiones para paralizar han sido groseras...* ». En mai 2014, le *Chancho E'Goma* dresse un premier bilan du conflit récent et des 5 années d'existence de l'UPBB. Pour le *Chancho*, il ne fait aucun doute que l'Union a démontré une

⁴⁷⁷ "Vocero de la Unión Portuaria renuncia para evitar "nuevas fisuras" en el movimiento", *Diario Universidad de Chile*, 16 août 2014.

efficacité « sans précédents » pour la conquête de droits fondamentaux face à l'État, et aux entrepreneurs. Surtout, elle possède désormais une capacité inédite à mettre en place des actions directes et *unitaires*. Mais, rajoute le journal, ces conquêtes restent de portée immédiate ou de court terme (voir en Annexe 23 la reproduction de l'article). Pour le journal, la répression de Mejillones et les manœuvres du gouvernement, ou des grands médias, montrent que pour obtenir l'instauration de droits de longue haleine et une nouvelle régulation portuaire favorable aux travailleurs, il va falloir apprendre à penser les mobilisations de manière stratégique :

se deberá actuar mucho más reflexivamente que impulsivamente, se deberá potenciar todos los aspectos fuertes y mejorar aquellos donde se han mostrado debilidades: Pues sí, algo que nos enseñó la última movilización es que tenemos puntos débiles y que el empresariado, en conjunto con elementos del Estado cercanos a ellos, está dispuesto a dar una dura pelea y no perder su hegemonía⁴⁷⁸.

Toujours selon ce journal syndical, une leçon clef de Mejillones est que l'UPCH a démontré qu'elle pouvait être très forte mais en aucun cas « invincible », et surtout que pour :

desarticular las armas que el empresariado y el Estado pueden ocupar contra los portuarios, se debe contar con un fuerte respaldo popular. Por lo tanto, nuestro discurso también debe tener demandas y sentires del resto del pueblo y la clase trabajadora⁴⁷⁹.

Durant toute l'année 2014, puis en 2015, les réflexions sur comment améliorer l'organisation interne de l'Union, vont se multiplier. C'est aussi l'un des objectifs du congrès qui se déroule à Puerto Montt fin 2014. Ainsi, plusieurs voix s'élèvent pour réclamer le renforcement de la structuration organique nationale, consolider une direction bien formée et reconnue, créer de nouvelles commissions avec un financement stable sur la base de cotisations spécifiques, éviter les dissensions de janvier 2014 et faire en sorte de faciliter la participation des bases, mais aussi le contrôle des dirigeants par celles-ci. Il s'agit aussi d'anticiper que, désormais, le patronat va se préparer pour éviter un nouveau conflit d'une telle envergure et avec un tel coût. Comme le notent les dockers, cette offensive pourrait se traduire par le retour des « vieilles pratiques », soit « l'achat de dirigeants » ou l'essai « d'acheter la paix sociale » mais aussi (ou en même temps) par la

⁴⁷⁸ "Lecciones de la lucha de la UPBB", *El Chanco E' Goma*, mai 2014.

⁴⁷⁹ Ibid.

répression plus directe des fortes têtes et des syndicats récalcitrants⁴⁸⁰. Il faut dire que si la « *ley corta* » apparaît comme une avancée majeure, les coups pleuvent par la suite contre l'Union. Les grands groupes cherchent, dès que l'occasion se présente, à écarter certains leaders encombrants, dont Sergio Vargas, quand ils ne peuvent détruire directement les organisations comme à Mejillones. De plus, sur le plan médiatique et politique, c'est une intense campagne de discréditation du « pouvoir portuaire » qui s'élève, et elle semble être là pour durer.

D/ Combattre le « pouvoir portuaire ». Hommes politiques, médias, patronat et Chambre maritime en campagne

On le sait, la répression et la criminalisation des luttes sociales par des acteurs étatiques, et/ou privés, est un des éléments importants des dynamiques de mobilisation collectives, notamment par les effets qu'elles peuvent induire sur celles-ci et les individus qui les portent. Le déploiement répressif et les différents modes de coercition peuvent déclencher des épisodes de radicalisation, de repli tactique, voire d'effondrement définitif des luttes. Ces processus répressifs restent déterminés par plusieurs facteurs aussi bien « structureaux »⁴⁸¹ et de conjoncture générale, qu'en fonction d'interaction diverses :

*la compréhension des mécanismes au cœur des épisodes répressifs doit en passer, dans une perspective attentive aux logiques de l'interaction, par une attention aux performances des agents de la répression comme des protestataires, aux conditions de leur adoption, de leurs transformations et de leur extension. Autrement dit, c'est à l'épaisseur des moyens disponibles et effectivement employés et au couplage flou entre contraintes structurelles, dilemmes pratiques et interactions stratégiques qu'il faut s'attacher*⁴⁸².

⁴⁸⁰ C'est ce que suggère *El Chanco E' Goma* dans son numéro de novembre 2014, tout en ajoutant : « *con el ordenamiento que tenemos a nivel nacional no podemos ganar en estas nuevas batallas. Se debe tener una estructura capaz de resistir estos ataques descritos y que además pueda seguir avanzando a pesar de ello. Que no se destruya cuando un dirigente cae o es cooptado, donde el mandato de las bases sea ley y este no pueda ser modificado sin consultar a éstas* ».

⁴⁸¹ Charles Tilly, *From Mobilization to Revolution*, Reading, Addison-Wesley Publishing Company, 1978.

⁴⁸² Hélène Combes, Olivier Fillieule, « De la répression considérée dans ses rapports à l'activité protestataire. Modèles structureaux et interactions stratégiques », *Revue française de science politique*, Vol.

Dans le cas des flux de conflits étudiés ici, nous avons pu constater à quel point les dockers de l'Union ont pu être soumis à différents épisodes de répression étatique, impliquant les forces de police, les forces spéciales des carabiniers et y compris les forces navales. L'incursion des forces de l'ordre et des militaires dans les enceintes portuaires est une constante de l'histoire de cette portion du mouvement ouvrier. La mémoire de ceux qui y ont laissé leur vie fait aussi partie du « patrimoine » collectif des dockers souvent invoqué, avec honneur au nom de « *los caídos* » (comme vient le rappeler l'importance symbolique de la journée du 22 septembre pour ces travailleurs). L'économie de la violence, évoquée plus haut, est d'ailleurs partiellement « intégrée » avec, une certaine fatalité, par les militants syndicaux, sans d'ailleurs que l'on puisse mesurer le traumatisme individuel que signifie cette expérience. La plupart du temps, les dockers aiment raconter avec humour, ironie et un virilisme certain, les nombreuses « aventures » répressives que tous ont vécues à un moment donné de leur engagement. Ceci, sans laisser paraître les fêlures intimes ou tout simplement la peur au ventre qui les accompagne désormais à chaque nouvelle grève un « peu dure ». Enrique Solar a pourtant du mal à ne pas se laisser déborder par l'émotion, lorsqu'il revient sur la répression à Mejillones en 2014 :

Dentro del bus subieron, yo cálculo como unos 12 o 13 'pacos' cobardes de fuerzas especiales, y me golpearon entre todos. Cuando ya me habían dejado: porque estos ocupan una técnica cuando te golpean, porque a mí me han golpeado varias veces, cuando te golpean tanto el cuerpo se empieza a desvanecer; el dolor ya no lo sientes. Entonces cuando te estás desvaneciendo, ellos te vuelven a levantar y te zamarrean para que tú reacciones para volverte a seguir pegando. Son tan sádicos estos 'weones' que no les basta con pegarte hasta que estés inconsciente, sino que tienes que tener consciencia de que te están golpeando. Una vez que me golpean, que me dejaron para 'la escoba', me acuerdo que yo me arrastro y llego al fondo del bus, que el fondo del bus es como una latita como tipo de asiento, entonces llego, me arrastro, y digo "ya, si está bueno". Empiezas a sentir miedo. Me considero una persona valiente en esta vida, que he hecho hartas cosas, pero sentía miedo, sentía mucho miedo. "Ya, está bueno. Me pegaron. Para. Qué más. No puedo ni pararme". Entonces, se acerca el que comandaba al grupo y me dice "¿estás bien?", "sí, está bueno. Si estoy

61, 2011, pp. 1047-1072, URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2011-6-page-1047.htm>.

bien”, “ah, estás bien conchetumadre”, y me golpea con su pata. El weón era karateca, porque me pegó con el pie de abajo hacia arriba. Y ahí es donde me hizo pebre, y después me empezó a pegar patadas. Había otro compañero más, que también habían subido al bus, el cual dijo “oye, no le peguen más”. A mi compañero mucho más delgado, más chiquitito, lo empezaron a golpear por solamente decir “ya, no le peguen más”. De repente yo lo trataba de cubrir a él o él me trataba de cubrir a mí. Me pongo tenso, porque realmente revivir esta ‘wea’ es ‘penca’. Y es la realidad que les pasa a muchos jóvenes en las protestas. Si esto es parte de una verdad que no se cuenta⁴⁸³.

Cette “vérité” de la répression étatique, la plus visible, dont nous avons pu décrire certains évènements pour la période 2003-2014 se combine, et souvent se complète, par différentes modalités répressives plus discrètes, qui ont trait aux pratiques antisyndicales quotidiennes que doivent vivre les dockers, comme l’ensemble des acteurs du champ syndical chilien. Un univers qui reste, on l’a dit, très largement imprégné de la culture autoritaire héritée de la dictature et de 40 années de néolibéralisme exacerbé. On pourrait donc parler aussi de répression syndicale « à bas-bruit »⁴⁸⁴, qui a pour but d’étouffer leur activité, voire de l’empêcher, et qui échappe souvent aux radars médiatiques. Elle est menée prioritairement par les entreprises, ou plus exactement par le personnel de direction, avec bien souvent la collaboration de conseillers extérieurs, des autorités locales et de la direction du Travail.

Le clientélisme, la corruption et la cooptation sont un autre répertoire de contrôle social possible et très largement utilisé par des grands groupes dans les ports, qui ont des moyens à disposition démesurés en comparaison avec les ressources des syndicats⁴⁸⁵. Ces pratiques (appelées aussi par les dockers « *el señor del maletín* ») expliquent, en partie, la fin de la *Coordinadora* de Silva Berón en 2009. Elles permettent de comprendre aussi le rôle donné par ULTRAPORT à une confédération comme la COTRAPORCHI, qui jusqu’à 2014 lui assurait une domination sans partage -et surtout

⁴⁸³ Entretien avec Enrique Solar, Santiago, 29 et 30 mai 2014.

⁴⁸⁴ Nous faisons ici référence aux travaux de Julien Talpin sur les quartiers populaires, en transposant certaines des notions qu’il utilise au champ syndical : Cf. Julien Talpin, « Une répression à bas-bruit. Comment les élus étouffent les mobilisations dans les quartiers populaires », *Métropolitiques*, 2016, URL : www.metropolitiques.eu/Une-repression-a-bas-bruit-Comment.html.

⁴⁸⁵ Nous avons vu au chapitre 2 que clientélisme et corporatismes conservateurs parcourent l’histoire des ports (au Chili comme au plan mondial), sans pour autant qu’il faille généraliser cette analyse, à rebours de nombreuses croyances sur les ports. Pour une approche plus théorique, nous renvoyons à : Hélène Combes, Gabriel Vommaro, *Sociologie du clientélisme*, op. cit.

sans conflits- dans ses ports de Valparaiso, Arica et Coquimbo⁴⁸⁶. De fait, suite à la grande mobilisation de l'UPCH, le ministre Jobet reçoit les dirigeants de COTRAPORCHI (dont Sergio Baeza). Ils viennent se plaindre d'avoir été insuffisamment considérés par l'État bien qu'ils aient su maintenir l'activité dans les ports durant le conflit national, malgré des conditions de tension exacerbées. Jobet les remercie à cette occasion devant les journalistes pour avoir refusé « la facilité » de la grève et les assure qu'ils recevront eux aussi les fruits de l'accord signé avec l'UPCH. Richard Von Appen accueille également très chaleureusement ces syndicalistes hostiles à l'Union dans ses bureaux de Santiago, et souriant, promet une reconnaissance sonnante et trébuchante d'ULTRAPORT à tous ceux qui se sont opposés aux « grèves illégales ». Il ajoute : « *me siento orgulloso de la gente que ha apoyado a la empresa, y que cree como tenemos que construir sociedad, apoyando el diálogo, la ley y las personas* ». Quelques heures auparavant, le « *líder máximo* » de la CUT, Arturo Martínez (par ailleurs membre du Parti socialiste), avait lui aussi reçu la COTRAPORCHI et des dirigeants de la CUT Antofagasta, pour les féliciter de leur « responsabilité » durant le conflit portuaire, condamnant énergiquement les « actes de violence » commis par certains dockers durant ces 20 jours de grèves. Ceci, pour finalement conclure :

*esto demuestra que cuando los trabajadores y los empresarios se entienden en una mesa de diálogo se pueden solucionar los problemas; el diálogo antes que los paros es siempre bueno*⁴⁸⁷.

Dans les mois suivants et avec l'arrivée de Bachelet au pouvoir, il semble que la ministre Javiera Blanco ait émis quelques doutes quant à la COTRAPORCHI, du fait de son « manque de représentativité » et de « ses liens » avec l'administration de droite sortante. Prise de distance qui est rapidement corrigée : elle se réunit avec les de hommes de Baeza en juin, à la suite de quoi elle affirme : « *Yo vivo en paz con COTRAPORCHI, tenemos un*

⁴⁸⁶ En 2017, Sergio Baeza revendique dans la presse d'avoir réussi à maintenir la paix sociale et l'entente cordiale capital-travail au sein de *Empresa Portuaria Valparaíso* (EPV), entreprise qui n'a connu aucun conflit social d'envergure et aucune grève durant 17 années consécutives, un record... (*Portal Portuario*, 6 mai 2017).

⁴⁸⁷ L'ensemble de ses déclarations est issu d'un reportage vidéo réalisé par le canal de communication en ligne « *Empresa Océano* », canal lié à la Chambre maritime et financé par les plus importantes entreprises du secteur : « *La COTRAPORCHI en Santiago* », *Empresa Océano*, 6 février 2014, URL : <https://www.youtube.com/watch?v=FCj1liQiG7k>.

gran aliado de Arica Punta a Arenas para nosotros todos los trabajadores de este país son actores relevantes »⁴⁸⁸.

Les diverses tentatives, ouvertement répressives, ou celles de cooptation syndicale, sont aussi parfois ponctuées de « manœuvres » plus spectaculaires, particulièrement à la sortie de mobilisations longues et radicales comme celle de janvier 2014. Sergio Vargas va en faire les frais à la fin 2014. Sans revenir sur tous les détails d'une histoire rocambolesque, il apparaît que la gérance de Puerto Central (PCE) et, derrière elle les puissants groupes Matte et Angelini, ont conscience qu'ils ont une épine dans le pied avec ce « caudillo » et agitateur à la casquette vissée sur la tête, qui a désormais une stature de dirigeant national et peut à tout moment paralyser le port principal des côtes chiliennes. PCE était déjà connu pour ses pratiques antisyndicales, mais dans ce cas il planifie un coup de maître. Le pouvoir atteint par Vargas en janvier était devenu insupportable pour la stabilité des négoes de ces deux familles de la plus haute bourgeoisie du pays. De plus, la fédération qu'il dirige (FETRAMPEC) est l'une des plus puissantes du pays. Ce pouvoir syndical passe notamment par le contrôle de la *nombrada* par Vargas, qui fait la pluie et le beau temps dans le port, pas toujours d'ailleurs de manière très démocratique semble-t-il, puisque c'est lui qui décide personnellement de la *nombrada* et donc des tours de travail. Et, là encore, cette direction unipersonnelle « charismatique » peut rapidement se convertir en faiblesse : si la tête tombe, le syndicat se retrouve mis à nu.

Le reportage réalisé en 2014 et les nombreuses archives mise en ligne par le *Centro de Investigación Periodística – CIPER* montrent le double jeu de l'entreprise pour éliminer Vargas et vider de sa substance la FETRAMPEC⁴⁸⁹. Guidée par une entreprise de *consulting* spécialisée dans la gestion des ressources humaines, PCE oblige Vargas –dès la fin janvier - à s'engager dans des pourparlers afin de remettre à plat les relations et les conditions de travail dans le port. Ces négociations vont s'étendre sur plus de 6 mois.

⁴⁸⁸ “Ministra del Trabajo se reúne con dirigentes de COTRAPORCHI por Ley Corta”, *Mundo Marítimo*, 23 juin 2014.

⁴⁸⁹ Le journaliste d'investigation Juan Figueroa a retracé, pas à pas, pour le *Centro de Investigación Periodística – CIPER*, cette action répressive et anti-syndicale à San Antonio : Juan Figueroa, “La movida de la empresa de grupos Matte y Angelini que hizo caer a líder sindical portuario”, *CIPER*, 27 novembre 2014, URL : <https://ciperchile.cl/2014/11/27/la-movida-de-la-empresa-de-grupos-matte-y-angelini-que-hizo-caer-al-lider-sindical-portuario>. Consulter en particulier la plainte très détaillée présentée par Vargas et la fédération devant les tribunaux : FETRAMPEC, Denuncias de prácticas antisindicales ante el juzgado del trabajo de San Antonio, 24 novembre 2014, 45 p. (disponible en ligne : https://ciperchile.cl/pdfs/2014/11/sanantonio/DEMANDA_PORTUARIOS.pdf).

**Photo N° 23. Sergio Vargas, alors dirigeant syndical dans le port de San Antonio
(2014)**



Source : SoyChile, 15 septembre 2014.

En sous-main, l'entreprise parvient à séduire un dirigeant local –Diego Silva-, vieil ami et ex-secrétaire de FETRAMPEC mais désormais en lutte contre le leader. Sur proposition de la gérance, Silva crée une nouvelle fédération : la *Federación de Trabajadores Marítimos Portuarios de la Costanera Espigón* (FETRAPORTCES). Celle-ci est légalisée par la direction du Travail en avril. Silva dénonce en parallèle à tout va la « dictature » de Vargas dans le port et son usage discrétionnaire de la nomination des intermittents. La guerre est alors déclarée et la zizanie règne pour savoir qui aura *in fine* le contrôle de la *nombrada* et donc la majeure partie de tour de travail. Ce qui induit des batailles rangées entre dockers au sein du port avec des blessés. Du pain béni pour PCE. Durant les multiples réunions de négociation, la direction exige que la *nombrada* soit désormais gérée (ou au moins cogérée) par ses services et propose d'intégrer une partie des travailleurs *eventuales* de la fédération de Vargas à son équipe permanente de dockers sous contrat. Celui-ci comprend la manœuvre : il s'agit de lui enlever des mains le pouvoir syndical et les hommes qui en dépendent. Durant des semaines, les dockers qui suivent Vargas vont se battre, se mobiliser, bloquer le port... En vain. Finalement, en septembre, l'entreprise

rompt subitement les négociations et ne reconnaît plus que FETRAPORTCES comme interlocuteur, en même temps qu'elle propose aux adhérents de FETRAMPEC d'être embauchés sous contrat, à des conditions très avantageuses... Le pouvoir de Vargas à San Antonio est anéanti⁴⁹⁰ : le désormais ex-dirigeant, et plusieurs de ses capitaines, se retrouvent sur des « listes noires », expulsés du port et sans travail. Pour Vargas, il n'y a aucun doute que cette manœuvre a bénéficié du soutien du pouvoir central et des responsables politiques. D'ailleurs, le siège flambant neuf de la nouvelle fédération de Silva est inauguré en grande pompe par les autorités locales et régionales, mais aussi par le vice-président de la Chambre maritime. Selon Vargas :

*Corrupción, y corrupción, yo te digo, nuestra caída fue negociada por el Gobierno. Yo negocié directamente con la ministra, cierto [...] : el único que se va del puerto es Sergio Vargas, el resto de los trabajadores son todos contratados. [Pero] más de 100 trabajadores quedaron sin trabajo: todos los dirigentes de la federación están en una lista negra. Las listas negras no son nuevas, en Mejillones pasó algo parecido, en Arica exactamente lo mismo, en Valparaíso ni hablar, San Antonio, y así... Han ido en todos los puertos tirándose las listas negras de trabajadores que no pueden trabajar en ninguno de los puertos. Ni en nada vinculado a los mares...*⁴⁹¹.

L'UPCH a beau dénoncer cet état de fait et mobiliser, rien n'y fait⁴⁹². Vargas est finalement débouté devant les tribunaux, au prétexte que les intermittents n'ont pas de lien contractuel avec les entreprises portuaires... Depuis, il ne peut plus travailler dans les ports du pays et cela signifie aussi un coup dur donné à l'UPCH qui perd ainsi l'un de ses bastions au plan national⁴⁹³. D'ailleurs, Diego Silva qui s'affiche par la suite aux côtés de la ministre du travail, se charge de les dénoncer dans la presse et caricaturer publiquement l'Union et le congrès national qui se déroule en décembre 2014⁴⁹⁴.

Le sociologue Erik Olin Wright distingue deux formes de répression : l'une qu'il qualifie de « répression despotique », l'autre de « répression hégémonique ». Si la première est davantage répression et « force brute », policière ou juridique, la seconde a

⁴⁹⁰ Consulter également le reportage du journal *El Mercurio* : «Cómo se gestó la caída de Sergio Vargas, el dirigente sindical que paralizó a los puertos del país», *El Mercurio*, 21 septmebre 2014.

⁴⁹¹ Entretien avec Sergio Vargas, San Antonio, 13 mai 2015.

⁴⁹² «Unión Portuaria anunció movilización nacional», *El Líder de San Antonio*, 10 octobre 2014.

⁴⁹³ FETRAPORTCES, après plusieurs discussions et polémiques, ne s'est intégré à l'UPCH que récemment (2017).

⁴⁹⁴ Le congrès est alors qualifié de « tongo » par Silva : celui-ci accuse les dirigeants de vouloir légaliser l'Union pour mieux s'en emparer (ce qui s'avère faux, le caractère extra-légal de l'UPCH étant maintenu jusqu'à nos jours) : «Líder de FETRAPORCES se resta del congreso de la Unión Portuaria de Chile», *Puerto*, 24 novembre 2014.

trait à la fabrique du consentement des subalternes, la construction de l'opinion publique et des idées dominantes, notamment via les médias ou la production culturelle⁴⁹⁵. Sur ce point, les grands groupes portuaires, la Chambre maritime, relayés par le gouvernement et certains responsables politiques sont très actifs durant, mais aussi avant et après les conflits. Ceci, soit en animant une communication offensive sur les réseaux sociaux, avec des sites web comme *Mundo Marítimo* ou la chaîne "Youtube" de *Empresa Océano*, soit par le biais de grands journaux comme *El Mercurio* ou *La Tercera* et des interventions audio ou télévisuelles.

Durant la grève de janvier 2014, la plupart des responsables politiques appellent en général au dialogue tout en dénonçant l'illégalité des paralysies portuaires et le fait qu'une « minorité » puisse bloquer le pays et les violences commises. Mais c'est unilatéralement la violence des dockers qui est pointée du doigt. Par la suite, une fois le feu éteint et « l'esprit de responsabilité » de chacun loué, c'est le coût incommensurable de ces conflits pour la nation qui fait la « Une », détaillé à grands frais. La gestion de l'exécutif et de la « *ley corta* » sont aussi critiquées. Les entreprises se disent ulcérées de se voir obligées de payer une taxe transitoire (suggérée par le nouvel exécutif). La Chambre maritime va jusqu'à affirmer que cet impôt pourrait générer une chute de 20% de la productivité des ports. Elle remettrait en cause le cadre juridique et la sûreté des relations entre entreprises concessionnaires et État. Le patronat rappelle qu'il n'a pas signé les accords avec l'UPCH et qu'il ne devrait donc pas à avoir à en assumer les conséquences⁴⁹⁶. La *Cámara de la Producción y el Comercio* proteste elle aussi contre cet impôt, censé fragiliser toute la chaîne d'exportation, et qui serait contraire à la Constitution car affectant spécifiquement un secteur de l'économie⁴⁹⁷.

Un autre aspect intéressant dans l'argumentation patronale est que cette taxation est un impôt payé au « *pouvoir portuaire* », soit à « un groupe d'intérêt » syndical et non pas à l'État⁴⁹⁸ ! Cet argument est repris largement dans des éditoriaux de journaux comme *El Mercurio*, *La Segunda* et par des associations entrepreneuriales. Globalement, si plusieurs députés (de tous bords) se félicitent de cette nouvelle loi⁴⁹⁹, les grands groupes reprochent à l'exécutif d'avoir cédé aux pressions des dockers et de s'être érigé en garant

⁴⁹⁵ Erik Olin Wright, *Utopies réelles*, Paris, La Découverte, 2017.

⁴⁹⁶ "Cámara marítimo portuaria critica ley corta del sector", *La Tercera*, 17 juin 2014 et "Ley Corta reduciría en 20% capacidad competitiva de puertos", *Estrategia*, 23 juillet 2014.

⁴⁹⁷ "Exportadores en alerta por impuesto en ley de puertos", *La Tercera*, 28 juin 2014.

⁴⁹⁸ "El nuevo impuesto del poder portuario", *Pulso*, 22 juillet 2014.

⁴⁹⁹ "Puertos: acuerdo garantiza continuidad productiva", *El Mercurio de Valparaíso*, 6 août 2014.

des négociations de janvier. C'est un éditorial du *Mercurio* qui résume au mieux ce sentiment et la crainte des entrepreneurs :

La forma en que el Gobierno pretende resolver el conflicto que los trabajadores portuarios plantearon, y por el cual sus sindicatos organizados han realizado extensas paralizaciones, utiliza una herramienta de solución equivocada y entrega, de paso, una señal ambigua. [...]. Esto entrega una señal equívoca, cual es que los problemas que las empresas enfrentan con sus trabajadores pueden ser solucionados a nivel central, por medio de leyes ad hoc, en vez de resueltos, como corresponde en un Estado de Derecho, por los Tribunales de Justicia. Si el Gobierno considera que se ha vulnerado un derecho ya establecido de los trabajadores, no necesita una ley para hacerlo cumplir. Recurrir al expediente de este impuesto provoca un daño a la institucionalidad⁵⁰⁰.

Autrement dit, les classes dominantes voient avec préoccupation que l'État néolibéral puisse être amené –malgré lui- à intervenir, à légiférer et même à décider d'imposer –très légèrement- le capital, comme réponse à un conflit syndical d'un secteur « stratégique ». Le quotidien conservateur montre ainsi à quel point l'Union est parvenue à faire trembler les ciments du modèle chilien. Le risque d'effet de « démonstration » pour d'autres syndicats est un autre danger ressenti par les états-majors patronaux. D'où, deux idées clefs qui apparaissent dans la grande quantité d'articles publiés sur l'UPCH durant la période étudiée. Première ligne d'attaque : les dockers de l'Union sont jusque-boutistes et ont acquis un pouvoir totalement démesuré qu'il convient de museler. Deuxièmement : il faut trouver les moyens de « pacifier » les ports par l'installation d'une nouvelle culture managériale, moderne et institutionnelle.

Sur le premier point, parmi plusieurs articles et éditoriaux, citons quelques exemples parlants. Déjà en octobre 2003, du temps de la *Coordinadora*, *El Mercurio* organisait un débat entre le vice-président de la Chambre maritime, Rodolfo García et Jorge Silva Berón pour essayer de comprendre : "*¿Qué quieren los trabajadores portuarios?*". Le représentant patronal y regrettait amèrement les appels incessants à la grève et affirmait que l'objectif caché des dockers ne serait pas moins que « *recupérer leur pouvoir de monopole* » qu'ils avaient eu jadis dans les ports :

antes de 1981, cuando la matrícula permitía a los dirigentes decidir cuántos trabajadores eran necesarios en una faena, quiénes eran los que trabajarían, cuántas

⁵⁰⁰ "Cámara Marítima Portuaria y de Concepción contra la Ley Corta", *El Diario de Concepción*, 24 juin 2014.

*horas atendería el puerto y cuánto debía pagarles el empresario, todo lo cual implica una gigantesca ineficiencia*⁵⁰¹.

Plus de 10 ans plus tard, c'est ce "pouvoir exorbitant" des syndicats qui continue d'obséder les têtes pensantes du capitalisme portuaire et leurs alliés politiques ou médiatiques, et c'est logiquement tout particulièrement l'existence de la *nombrada* dans de nombreux ports qui est visée. Un exemple limpide à ce sujet est l'article publié au sortir du conflit, le 2 février 2014 (reproduit intégralement en Annexe 24), par *El Sur*, important quotidien de Concepción. Intitulé : « *La nombrada: los hilos del poder que manejan los sindicatos portuarios* », il s'agit de révéler comment est organisé « dans l'ombre » le pouvoir incommensurable de ces syndicats. Il y est dénoncé le système de provision de travail pour les intermittents et leur nomination. Sur la base d'un long entretien publié quelques jours avant par *Mundo Marítimo* avec un ex-chargé du personnel portuaire, le journal explique pourquoi il est nécessaire « d'en finir » avec ce pouvoir syndical, système discrétionnaire qui écornerait « l'image du pays » et contraire à toute logique professionnelle. La proposition de l'expert interrogé est de :

*quitarle el poder de hacer "nombradas" a los sindicatos en favor de la organización de administradoras- no empresas, acota- que funcionen profesionalmente y que mediante departamentos de recursos humanos ejecute las "nombradas"*⁵⁰².

Une opinion accueillie avec grand enthousiasme par le représentant national de la Chambre maritime qui explique –non sans raison- que l'une des causes de la massivité des derniers conflits, malgré leur totale illégalité, est précisément que dans plusieurs ports ce sont les syndicats qui contrôlent la force de travail. Et d'ajouter : « *rechazamos profundamente este sistema de nombramiento* ». Les articles sur ce « problème » de la *nombrada* sont nombreux, ainsi en est-il de nouveau en janvier 2015 dans les colonnes du *Mercurio*.

Autre question décriée par le patronat et plusieurs politiques, c'est la « culture du conflit » du monde portuaire, invoquant la nécessité d'y mettre fin, par la force si besoin. Pour le journal *La Tercera*, pas de doute, les syndicats de dockers fonctionnent selon le « tout ou rien » et sont prêts à faire monter la pression sur les entrepreneurs « à n'importe quel prix ». C'est pour cette raison que certains responsables en appellent à la

⁵⁰¹ «¿Qué quieren los trabajadores portuarios?», *El Mercurio*, 13 octobre 2003.

⁵⁰² «Sergio Ramírez: Existe un grave problema de regulación laboral», *Mundo Marítimo*, 27 janvier 2014.

répression. Ainsi en est-il de Juan Carolus Brown, vice-président de l'importante *Federación de Exportadores de Fruta*, qui durant le conflit affirme :

*el panorama se ve oscuro. Nosotros no tenemos la billetera o la manija política. El camino tendría que ir por las fuerzas policiales, porque el otro camino no ha funcionado*⁵⁰³.

Les grèves solidaires sont qualifiées de “collusions illégales” et les syndicats de « mafias » se rapprochant de celles existantes dans certains ports étatsuniens :

*Los instigadores de las huelgas se mueven casi como mafias, que actúan con amenazas y amedrentamientos del más alto tenor, al extremo que nadie en su sano juicio podría atreverse a salir a trabajar por temor a represalias*⁵⁰⁴.

Cette musique lancinante et la nécessité d'appliquer la Loi de sécurité intérieure de l'État (ce qu'ont refusé aussi bien le gouvernement de Piñera que celui de Bachelet) devient un appel à la « répression despotique » lorsqu'il s'agit du clan Von Appen, et notamment du patriarche, fils d'un ancien nazi, Sven Von Appen. Ce dernier plébiscite, haut et fort, la carte de la criminalisation de ces « mobilisations illégales ». Ce qui explique la multiplication de ses déclarations polémiques devant les caméras de *CNN Chile*, jusqu'à souhaiter l'arrivée d'un « *nouveau Pinochet* » dans le cas où Bachelet ne serait pas capable de « *faire du bon travail* »⁵⁰⁵. L'un des héritiers, Richard, ne se permet pas ce type de déclarations, mais il est aussi partisan de la fermeté, en laissant pourrir –on l'a vu- le conflit à Angamos, tout en organisant la répression syndicale. La condamnation des luttes syndicales menées par l'Union est relayée systématiquement dans les « grands » médias, par la Chambre maritime et certaines figures politiques. Mais la plupart du temps selon des registres discursifs et lexicaux plus policés, élaborés et consensuels. Comme l'a expliqué James Scott dans des travaux bien connus sur la domination, aussi bien les dominants que les subalternes maintiennent un « texte public » et un « texte caché ». Tous jouent -en général- la partition discursive et symbolique qu'ils ont à jouer et qui maintient intacts les relations de classes et les privilèges de ceux et celles « d'en haut »⁵⁰⁶.

⁵⁰³ “El todo o nada de los portuarios”, *La Tercera*, 18 janvier 2014.

⁵⁰⁴ Pilar Vergara, “Historia en desarrollo de un conflicto *sui generis*”, *El Mercurio*, 14 avril 2013.

⁵⁰⁵ “Von Appen ante un mal manejo económico de Bachelet: *Si se repite buscamos otro Pinochet*”, *El Mostrador*, 15 décembre 2013.

⁵⁰⁶ James C. Scott, *La domination et les arts de la résistance. Fragments du discours subalterne*, Paris, Éditions Amsterdam, 2009.

Globalement, on peut affirmer que les vellétés d'enlever aux syndicats le pouvoir de la *nombrada*, les « listes noires » qui circulent de port en port ou encore les tactiques multiples de répression s'inscrivent dans des pratiques historiques de long terme. Nous avons vu au chapitre 2 comment durant les premières décennies du vingtième siècle, un des conflits central dans les ports tourne précisément autour du contrôle de la nomination et de la *redondilla* (qui abouti à la répression sanglante de la grève de Iquique de 1923).

*No resulta difícil de comprender, por lo tanto, que estas prácticas antisindicales en el siglo XXI son la prueba patente de un trato laboral que no varía en lo sustantivo y cuyo empleo y efectividad parecen estar probadas. Las emprenden los mismos comerciantes para salvaguardar los beneficios heredados de un sistema económico y social que hizo de sus padres, abuelos y bisabuelos la élite económica y política de nuestro país*⁵⁰⁷.

Néanmoins, il est aussi intéressant de noter que le « texte public » de l'actuelle bourgeoisie néolibérale chilienne passe désormais aussi par des appels à un répertoire davantage « hégémonique ». Ceci, sans pour autant abandonner des traits directement « despotiques », si nécessaire. Comprenant les limites de la force brute et pour s'inscrire dans une perspective de long terme et de *pacification des rapports de classe* dans les ports, les méthodes évoluent. Ainsi, en juillet 2014, le sénateur de droite Francisco Chahuán (*Renovación Nacional*) exige une Loi générale sur les ports afin de « générer la paix sociale » dans les terminaux maritimes, proposition rapidement suivie par plusieurs de ses collègues⁵⁰⁸. C'est également ce que répètent à l'unisson les associations patronales d'exportateurs et des portuaires, ainsi que plusieurs parlementaires à la faveur des discussions qu'initie le gouvernement Bachelet autour de la réforme du code du travail. Selon eux, il s'avère urgent de « moderniser » les relations professionnelles portuaires afin de prévenir de nouveaux conflits.

Citons, entre autres, John Marshall, ex-ministre de l'économie de la Concertation, devenu grand patron et président de la *Cámara Marítima*. Dans la presse financière, il insiste sur le besoin d'une nouvelle politique nationale des ports et sur les difficultés de toute négociation collective faute d'un « cadre institutionnel » optimisé. D'où ce qu'il

⁵⁰⁷ Gonzalo Díaz, Camilo Santibáñez, « Los trabajadores portuarios y las nuevas-viejas prácticas del empresariado », *Perspectiva Diagonal*, octobre 2014, URL : www.perspectivadiagonal.org/los-trabajadores-portuarios-y-las-nuevas-viejas-practicas-del-empresariado.

⁵⁰⁸ « Terminó el paro del puerto tras aprobarse la Ley Corta », *El Líder de San Antonio*, 10 juillet 2014.

nomme une « distorsion » dans la relation entreprises / dockers. Néanmoins, sa critique des limites de la « loi courte » de juillet 2014 semble surtout destinée à assurer un meilleur *contrôle social* et des sanctions juridiques contre les syndicats qui oseraient aller au-delà du cadre légal :

en el proyecto actual o en la ley corta que se discutió a mediados de 2014, ella no se hace cargo de los movimientos que están fuera del marco institucional. La sociedad tiene que moverse en la dirección de modernizar la institucionalidad laboral, pero al mismo tiempo hay que sancionar los movimientos que están fuera de esa institucionalidad con la misma fuerza, porque o si no caemos en una modernización que pierde toda efectividad⁵⁰⁹.

C'est exactement dans la même direction que vont plusieurs autres responsables, dont Consuelo Cánaves, gérante générale de *Muellaje Central* (PCE), un des terminaux du groupe Matte à San Antonio (et une des rares femmes à avoir ce pouvoir dans un monde presque exclusivement masculin). Elle appelle à dépasser la « culture du conflit » des dockers. Elle indique avoir pour projet de continuer à embaucher les travailleurs (plutôt que de le laisser dépendre de la nomination syndicale intermittente). Elle soutient même que, fruit des nouvelles formes de négociations collectives, elle aurait reçu des dirigeants syndicaux l'engagement de ne pas se mettre en grève « *d'ici à 2016* »⁵¹⁰ (voir la coupure de presse en Annexe 25).

Ces tentatives de créer une culture du « management », de la communication et de la paix sociale entre « partenaires » dans les ports est récente, mais en pleine expansion depuis le conflit de 2014. Elle est testée dans le Sud du pays par d'autres grands groupes. Ainsi, SAAM organise pour la première fois, en 2015, dans un luxueux hôtel de Concepción, un séminaire de discussions et débats avec l'Union portuaire sur les « relations professionnelles modernes » et leur nécessaire rénovation. Y participent cadres de l'entreprise, gérants, spécialistes du droit du travail, représentants du ministre du Travail ainsi que des dirigeants et assesseurs syndicaux (tous liés à l'UPCH). Comme le déclare, assez naïvement, un des principaux responsables de SAAM ce jour-là :

⁵⁰⁹ "Jorge Marshall: El ciclo de mayor pesimismo y de correcciones a la baja llega a su fin", *Diario Financiero*, 19 janvier 2015. Voir aussi les déclarations de Marshall au *Mercurio*, le 15 janvier 2015.

⁵¹⁰ Sandra Radic, "Muchos dirigentes tienen enraizada una forma de relacionarse basada en el Conflicto », *La Segunda*, 13 janvier 2015.

*Queremos cambiar profundamente las relaciones empresa-trabajadores, relaciones que se han quedado estancada, pegadas durante mucho tiempo en una relación de antagonismo, en vez de una relación de amistad, de socios, de ser "partners". Y nos vimos involucrados en peleas internas que simplemente, nos estaban llevando a la destrucción, la empresa, como los trabajadores, destrucción no solo económica, pero también humana y anímica. Y nos vimos obligados a cambiar, porque nos fue ganando la competencia, y aunque no lo queramos reconocer, este mundo es así, de una sana competencia*⁵¹¹.

Le décor est planté. Il s'agit là de défis jamais envisagés jusque-là par l'Union, qui doit en retour penser comment aborder ces nouvelles formes de construction hégémonique « consensuelle » plutôt que conflictuelle dans un monde portuaire qui reste dominé par une violente asymétrie dans le rapport capital-travail.

En parallèle, les dockers ont dû aussi se positionner dès 2014 sur les réformes du gouvernement Bachelet, notamment la réforme du code du travail (*Proyecto de Ley de Modernización de las Relaciones Laborales*), qui va aussi dans la même direction : moderniser et « fluidifier » les relations professionnelles dans le contexte du néolibéralisme avancé⁵¹². L'Union est d'ailleurs invitée à exprimer ses positions en commission parlementaire (où se rendent en mars 2015 José Agurto et Óscar Menares), validant une nouvelle fois sa centralité au sein du champ syndical national. Mais les demandes des travailleurs sont peu entendues et la réforme finalement qualifiée de « recul important pour les travailleurs », selon Gabriel Rebolledo (UPBB). Cela explique les nouvelles tentatives de l'Union de créer des ponts avec d'autres secteurs stratégiques (mineurs, travailleurs de la construction, de l'industrie forestière, des transports), mais aussi la mobilisation contre cette réforme, y compris par une grève nationale des ports, le 6 juillet 2015⁵¹³.

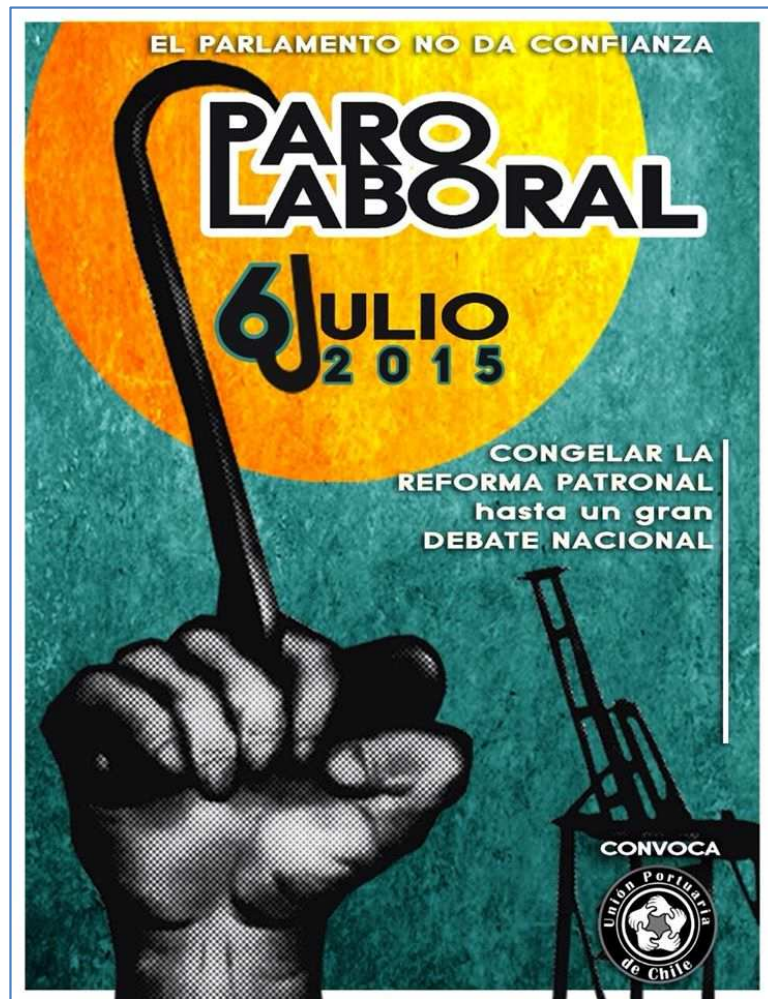
⁵¹¹ Transcription d'une des interventions introductives de la gérance de SAAM, lors du séminaire auquel nous avons assisté sur invitation de la UPBB (archives personnelles de l'auteur).

⁵¹² Pour une analyse critique et informée de la réforme, voir les nombreux écrits sur ce thème du professeur de droit du travail de l'Université Diego Portales, José Luis Ugarte. Une synthèse est disponible ici : Alberto Arellano, "Reforma Laboral: El proyecto es un retroceso para el mundo sindical", CIPER, 29 septembre 2015, URL : <https://ciperchile.cl/2015/09/29/reforma-laboral-el-proyecto-es-un-retroceso-para-el-mundo-sindical>.

⁵¹³ "Unión Portuaria de Chile anuncia "paralización prolongada" a contar del 6 de julio", *Portal Portuario*, 30 juin 2015.

Photo N° 24. Appel à la grève portuaire nationale contre la réforme du travail

(6 juillet 2015)



Source : 2015, Archives UPCH.

Parmi les points faisant débat, ressurgit un vieux serpent mer du patronat : l'interdiction pure et simple de la grève dans les secteurs dits « stratégiques » de l'économie, dont... les ports, l'instauration d'un service minimum et la possibilité de remplacer les travailleurs en grève, le maintien de l'interdiction de toute négociation par branche, et même – innovation- l'inscription dans le code du travail que toute grève se doit d'être « pacifique ». Presque un an plus tard, l'Union ne pourra que constater que la coalition du gouvernement de centre-gauche, fait la sourde oreille à ses réclamations et à celle de nombreux syndicats, alors que la réforme du travail est sur le point d'être votée. L'Union n'a pourtant rien perdu de son mordant et de sa politisation, allant cette fois jusqu'à délégitimer un parlement « séquestré par l'argent » :

manifestamos nuestro rotundo rechazo al proyecto de ley de reforma laboral que se termina de tramitar en el Congreso las próximas semanas. Este rechazo se fundamenta en la ausencia de un proceso pre legislativo con todos los actores del movimiento sindical, la redacción del texto legislativo con letra chica y los graves e innumerables retrocesos que esta reforma provocará en la situación de la clase trabajadora chilena. [...] Dentro de los retrocesos más evidentes y comentados se pueden mencionar: la calificación “pacífica” de la huelga, su inutilidad por la vía de los servicios mínimos y el reemplazo interno, la complejizarían del proceso de negociación colectiva, la votación cada cinco días de la oferta del emperador durante la huelga, la instauración de pactos de adaptabilidad, la restricción en la formación de sindicatos vía aumento de quórum de constitución, la reducción en la elección de delegados en sindicatos inter-empresa, la inexistencia de pisos de negociación y la voluntariedad de la negociación inter-empresa. Si bien esta reforma representa algunos avances para las organizaciones del mundo del trabajo, estos sólo se reducen a tres artículos, lo que no resulta significativo a la luz de los retrocesos ya nombrados. [...] Sin embargo, creemos que nada de esto ocurrirá, pues vemos un parlamento secuestrado por el dinero, a través de la corrupción y conflictos de interés, por lo que, sólo queda esperar que sólo se imponga la voluntad de un grupo de empresarios nacionales e internacionales [...] Ya no estamos dispuestos a delegar nuestra voluntad en las manos de quienes dicen falsamente representar nuestros intereses. Las y los trabajadores de Chile debemos asumir desde ahora la construcción de nuestro propio destino. ¡NUNCA + SOLOS!⁵¹⁴.

Un nouveau cycle s’ouvre alors pour les dockers et leur « art de la résistance ».

⁵¹⁴ UPCH, “Comunicado sobre reforma laboral”, 22 mars 2016 (Archives UPCH).

Conclusion. L'Union portuaire du Chili : entre insubordination ouvrière, politisation syndicale et archipel militant ?



Local du *Sindicato N° 1 de estibadores* de Coronel, mai 2015 (photo de l'auteur)

Au terme de ce voyage au sein du syndicalisme portuaire chilien, nous pouvons désormais tirer quelques éléments de conclusion et esquisser plusieurs réponses aux questionnements théoriques et problématiques que nous nous posions en introduction.

Une fabrique syndicale inscrite dans le temps long de l'histoire portuaire

Tout d'abord, il est clair que pour comprendre les origines, la dynamique et la construction d'une forme syndicale telle que l'Union portuaire du Chili, il est indispensable d'en revenir à l'histoire des ports et des dockers de ce pays. Une fois encore, il nous semble important de souligner à quel point une approche historique de l'acteur syndical apporte une mise en perspective qui est indispensable à une compréhension large d'une expérience protestataire de cette envergure. Cela est d'autant plus évident que, pour un observateur peu attentif, l'UPCH pourrait être perçue uniquement comme un « nouveau mouvement syndical ». Née dans les années 2000 en contexte néolibéral, elle est en réalité l'héritière d'un temps long, qui s'étend sur deux siècles d'histoire portuaire. C'est au cœur de cette trajectoire séculaire que les dockers se sont forgés comme des acteurs essentiels du mouvement ouvrier chilien, et particulièrement comme des travailleurs parvenant, peu à peu, à élaborer des outils de résistance. Pourtant, il n'y a -à ce jour- aucune histoire un tant soit peu systématique des ports et travailleurs maritimo-portuaires du Chili. A l'image de ce qui s'est fait pour d'autres nations, une telle entreprise devrait passer par un programme de recherche pluriannuel et collectif.

Grâce à une révision exhaustive de la littérature existante, nous avons pu, néanmoins, nous appuyer sur une série de travaux et publications souvent épars, écrits à différentes périodes, pour restituer le passé des dockers, leurs luttes et leurs revendications, l'évolution de leur travail, des origines du mouvement ouvrier à nos jours. Au fil de ce parcours, plusieurs étapes ou moments émergent. Tout d'abord une époque de fondation (1825-1931), « héroïque » pourrait-on dire, dans des conditions extrêmes de forte répression et d'une féroce exploitation de la main d'œuvre. Une époque où brillent le rôle des *gremios* artisanaux, puis -plus tard- les influences libertaires et anarchosyndicalistes des *wobblies*, mais aussi celles des *mancomunales* ou des premiers militants du POS de Luis Emilio Recabarren. A partir des années trente, le syndicalisme national, et avec lui les organisations portuaires, entrent progressivement dans une phase d'institutionnalisation, de canalisation croissante et « d'intégration » dans le cadre de

l'État de compromis et de ses équilibres nationaux-populaires. Une orientation consacrée par la création de EMPORCHI, entreprise nationale unique, sous tutelle étatique. C'est aussi durant cette période, qu'est érigé le système des *matrículas*, un élément caractéristique du labeur des dockers jusqu'au début des années 80. Tout comme celui de la *nombrada* et de la *redondilla*, soit une régulation stricte de la main d'œuvre qui passe progressivement sous la coupe des organisations syndicales (comme elles l'avaient été transitoirement au XIX^{ème} siècle). Le pouvoir des syndicats est alors considérable, mais ces derniers sont aussi happés dans les rets d'un corporatisme souvent clientéliste et autoritaire. Le choc brutal de la dictature vient alors tout chambouler, même si ce ne fut pas immédiatement après le coup d'État. Les réformes « modernisatrices » de 1981 représentent l'effondrement d'un monde. La dictature, malgré la collaboration ouverte de dirigeants syndicaux tels que Wenceslao Moreno, sape ainsi les équilibres forgés à partir des années 30 pour faire entrer, par la force, l'univers des ports dans la globalisation capitaliste néolibérale. L'un des paradoxes de l'ère post-dictatoriale est, d'ailleurs, de ne n'avoir pas rompu avec cette orientation, et même de l'avoir prolongée par les grandes réformes et les privatisations-concessions de 1997.

Les nouvelles générations de dockers et de militants syndicaux qui échafaudent ce qui devient l'Union portuaire du Chili sont redevables de cette histoire souvent douloureuse. Une mémoire que plusieurs d'entre eux cultivent et invoquent régulièrement. Cela explique aussi la survivance de traditions historiques aussi fondamentales pour la consolidation du pouvoir syndical que le système de contrôle de la main d'œuvre intermittente et des embauches par le biais de la *nombrada*. Des pratiques originales, liées aux modalités même du travail portuaire, qui font l'objet d'un rejet virulent de la part des organisations patronales (hier comme aujourd'hui). L'économie morale des dockers, leur culture ouvrière spécifique, leurs liens avec la communauté environnante, apparaissent comme une ressource de premier plan au moment de comprendre les capacités de résilience et d'organisation collective de ceux-ci. Cette expérience accumulée est l'un des éléments de la conscience de classe et de la subjectivation politique dont fait montre l'UPCH, à partir de 2010-2011.

Revitalisation syndicale, position stratégique et apprentissages militants

Mais cette organisation est également fille du « laboratoire néolibéral » et de la transition démocratique pactée, d'une immense précarisation du travail et d'une forte

fragmentation du champ syndical (comme de toute la société). Les dirigeants qui émergent dans les années 2000 doivent, de plus, faire face à une poignée de grands conglomérats dominés par quelques familles, qui sont au centre du pouvoir économique, médiatique et politique du pays, au-delà des changements de régime et de gouvernements.

Le processus de revitalisation syndicale est aussi marqué du sceau des ambivalences et des ambiguïtés : celles d'un syndicalisme portuaire, où se côtoient radicalisme et discours émancipateur d'une part, et tentation du repli sur soi, conduites autoritaires de certains dirigeants et tendances à se transformer en une « aristocratie ouvrière », d'autre part. Notre étude confirme ainsi à quel point les syndicats peuvent être, conjointement, en *opposition* et en *homologie* avec le système économique et les structures sociales dominantes. C'est aussi dans ce jeu de contradictions que s'insère la naissance de l'Union portuaire. Une expérience qui est le fruit de plusieurs facteurs, internes et exogènes, et de diverses tentatives antérieures de coordination syndicale. Il y a donc bien eu un *apprentissage syndical* progressif, faits de tâtonnements, de conquêtes partielles (notamment en ce qui concerne l'harmonisation du prix payé par tour de travail), de conflits intersyndicaux et de désenchantements. Car, on ne saurait analyser la création de l'UPCH, à l'orée des années 2010, sans prendre en compte le cycle de conflits menés précédemment, notamment à partir de 2003, par la *Coordinadora*, dirigée d'une main de fer par Silva Berón.

Afin de décrypter cette lente incubation qui s'étend, pour le moins, sur une décennie, nous avons dû « naviguer » du local au national, mais aussi entre les trajectoires individuelles et celles de tout un collectif de syndicats qui s'étend désormais d'Arica à Puerto Montt. En effet, actuellement, l'UPCH représente des milliers de dockers et plusieurs dizaines de terminaux portuaires : elle est la principale organisation de dockers du Chili. Dans cette architecture complexe, et fortement différenciée, où cohabitent une majorité d'intermittents avec une minorité (très structurée) de dockers en CDI, le rôle de l'Union portuaire du BioBío, et tout particulièrement celui du *Sindicato de estibadores de San Vicente*, est remarquable. On pourrait dire qu'après l'essai de *Coordinadora* venue du Nord, c'est du Sud Chili qu'a surgi une nouvelle impulsion unitaire. Un cheminement qui essaye de tirer des leçons critiques du « caudillisme » de Berón et de ses errements.

Dans ce contexte, la figure de « passeur » et d'organisateur de Dante Campana est cruciale. Il favorise la consolidation du SESV en tant que communauté syndicale soudée, et fortement politisée, dans un moment de transition et de réformes des ports. Campana fait aussi le lien entre les militants révolutionnaires ayant vécu la dictature et le « nouveau » monde du travail des années 90-2000. Il est actif au sein de la *Coordinadora* et représente l'un de ceux qui comprend, peu à peu, son échec (grâce notamment à la « rébellion » des jeunes dirigeants du Nord). Enfin, tout en devenant une figure syndicale charismatique dans les ports du BioBío, Campana sait mettre des mots (et des écrits) sur les dilemmes du syndicalisme portuaire, traçant ainsi des objectifs à moyen terme pour ses camarades de lutte. Par ailleurs, on a vu que si les ports de la région de Concepción deviennent un foyer de réorganisation syndicale, c'est aussi parce qu'ils bénéficient du soutien actif de plusieurs « experts », d'assesseurs et de certains collectifs de la gauche radicale. Tous se portent au chevet de ces travailleurs, en faisant le pari de démontrer leur caractère stratégique dans une optique de « lutte de classes ». Le rôle d'un assesseur (au niveau local, régional, puis national) comme Gonzalo Díaz est en ce sens important. De même, en ce qui concerne Óscar Menares, avocat militant. Ceci aux côtés de dirigeants comme (parmi quelques autres) José Agurto, Marcos Cárdenas, Luis Neira ou Sergio Para à San Vicente ; mais aussi de syndicalistes d'autres régions qui adhèrent progressivement à la proposition émanant des côtes du BioBío : Robinson Ávalos (le « doyen » et la mémoire de l'UPCH) à Huasco, Sergio Vargas dans le grand port de San Antonio ou Nelson Francino, dans le Nord, à Iquique.

En ce sens, malgré certaines difficultés à réunir des sources primaires, les apports de l'enquête ethnographique et de l'enquête orale, combinés aux archives syndicales et à un ample travail de revue de presse s'avèrent une méthodologie toujours féconde. Elle facilite une compréhension au « ras du sol » de la fabrique du syndicalisme, sans pour autant perdre de vue le contexte général, le souci d'une analyse distanciée et les rapports généraux entre capital et travail.

Tout au long de la période, l'UPBB a développé une position de pivot, et sous plusieurs aspects, dans la structuration nationale de l'Union portuaire du Chili. Son expérience initiale de coordination de plusieurs conflits traversant les trois principaux ports de la région (San Vicente – Coronel – Lirquén) et les bénéfices obtenus grâce à une tactique concertée de « grève solidaire » a, par la suite, essaimée au Centre et au Nord du

pays. Il y a une intéressante *circulation* et *diffusion* de savoir-faire syndicaux. Cette influence est également sensible dans les discours et concepts affichés par l'UPCH, dont l'orientation et la politisation sont souvent proches des options prises au sein des syndicats du BioBío (et particulièrement du SESV). L'Union s'affirme ainsi sur la scène nationale par une argumentation possédant une forte connotation anti-néolibérale, tout en se référant à l'unité des 5 unions portuaires régionales (représentées par les 5 mains qui ornent le logo de l'UPCH). Une perspective aussi symbolisée par le slogan : « *¡Nunca más solos!* ». Cette invocation de l'unité et de la solidarité, malgré les différences de statuts entre intermittents et employés, résonne alors pour des milliers de dockers. Surtout lorsqu'elle s'incarne *concrètement* dans l'élaboration d'un agenda de revendications nationales, élaborées la plupart du temps au consensus, mais qui n'entravent cependant pas l'indépendance de chaque syndicat.

Cette tentative fédérative « souple » explique une structuration territoriale décentralisée, qui s'appuie avant tout sur les syndicats locaux et des réunions régulières au niveau communal. Cette conception organique respecte les rythmes divers des régions et cultures syndicales qui peuplent l'Union. Ce sont les échanges électroniques, les rencontres et les congrès qui donnent corps à l'Union nationale. Le système de porte-parole et de commissions est aussi un outil en ce sens, afin d'incarner l'organisation dans les médias et de construire une interface avec le reste de la société, les entreprises et l'État. Bien sûr, entre la théorie et la pratique, on a pu déceler de nombreuses failles. La communication entre dirigeants et « base » s'avère souvent précaire, les conflits entre leaders sont légion, le manque de formation d'une partie des militants constitue une faiblesse intrinsèque également, tout comme la faible participation de nombreux membres des syndicats (parmi les plus jeunes notamment). On pourrait aussi citer la question du financement qui est peu stabilisée, une communication externe pas toujours claire ou encore hésitante sur les modes d'action à employer face aux tactiques répressives et/ou de cooptation des entreprises.

Les répertoires d'action de l'Union sont, somme toute, assez « classiques » au regard de l'histoire des dockers et du mouvement ouvrier. Les épisodes les plus conflictuels sont rythmés par des grèves (illégales la plupart du temps), paralysie des activités, tactiques de « bras croisés » et *ruedas cuadradas*, occupations de l'espace portuaire, barricades, manifestations de rue, communiqués et déclarations dans la presse,

et même parfois par des grèves de la faim (comme à Mejillones, en juin 2014). Il faut prendre la dimension « transgressive » de ce type de répertoire protestataire dans le Chili actuel, un pays qui a vu se sédimenter une culture du travail fortement hiérarchisée et une idéologie dominante basée sur le rejet du conflit. Au plus fort des grèves portuaires nationales de 2013-2014, l'Union a montré qu'elle était capable de faire trembler toute l'économie du pays, de menacer l'ensemble de la chaîne d'exportation et de mettre en péril la production de produits aussi importants que ceux de l'industrie forestière, des cultures agricoles ou de l'extraction minière. Partant de là, on peut affirmer que la *position stratégique* des travailleurs des ports, telle qu'a pu la définir John Womack, est largement confirmée. Ceci n'empêche pas que le quotidien de ces syndicalistes est constitué de l'ordinaire de tout syndicat, soit la recherche d'accords avec le patronat et la Chambre maritime autour des conditions de travail, la gestion de la trésorerie et de la *nombrada* pour les syndicats d'intermittents, la mise en place d'écoles de formation, la régulation des conflits éventuels entre les membres et l'accueil des nouveaux arrivés, l'organisation des assemblées et des élections internes, etc...

La difficile construction d'un pouvoir syndical « disruptif » en contexte néolibéral avancé

Néanmoins, si l'UPCH s'affirme, à partir de 2013, comme un acteur clef du champ syndical, et même de l'espace des mouvements sociaux au plan national, c'est bien du fait de ses actions revendicatives et protestataires d'ampleur, n'hésitant pas dans certains cas à affronter les forces de police et navales, souvent avec pour conséquences plusieurs blessés. Et elle le fait –autre originalité– en maintenant son caractère *a-legal* ou *extra-légal*. Une dimension revendiquée avec fierté par ses travailleurs, dans un contexte juridique extrêmement restrictif pour le droit du travail et le droit de grève, héritage de la dictature. C'est par son action concrète, et par ses nombreuses mobilisations, que l'Union entend obtenir des conquêtes sur la base d'un agenda élaboré, de manière autonome, par rapport aux principales forces politiques institutionnelles du pays, mais aussi par rapport à la CUT (centrale critiquée du fait de sa proximité avec les partis de la Concertation et pour son manque de démocratie interne). Cet accent mis sur le conflit et l'insubordination ouvrière installe une culture et une subjectivation, qui démontrent l'utilité de l'Union dans ses capacités à contester l'ordre portuaire établi, et à considérer entreprises, Chambre maritime et même l'État comme des adversaires auxquels il semble nécessaire

d'imposer un rapport de force. Ainsi, l'UPCH construit les dockers en tant que *classe* (ou fraction de classe) par son « art de la résistance » et en cultive à l'envi l'image de travailleurs maritimo-portuaires rebelles et « prêts à en découdre » pour défendre ce qu'ils estiment comme légitime.

Cette dimension antagonique est au centre de la dynamique de construction identitaire, de l'univers symbolique et de la praxis de l'UPCH. Elle explique l'affrontement et la « concurrence » avec des confédérations historiques comme la COMACH et la COTRAPORCHI. Ces dernières misent surtout sur des logiques corporatistes et de dialogue social avec les entreprises, et y compris avec les gouvernements en place en maintenant des liens de type clientéliste avec les partis au pouvoir. Afin de se démarquer, l'enjeu pour les syndicalistes de l'UPCH est de réussir à mettre en avant un certain nombre limité de demandes claires, partagées par tous ses syndicats et « gagnables » par des mobilisations coordonnées. Mais, sans jamais épuiser toutes les ressources à sa disposition. Il s'agit donc d'éviter l'enlisement dans des conflits longs, et souvent violents. Une réflexion tactique qui est avant tout celle des dirigeants de l'UPBB, et qui a pu provoquer des incompréhensions mutuelles entre le Nord, le Centre et le Sud en 2013-2014. Cela ne signifie pas abandonner, pour autant, l'horizon stratégique de l'instauration d'une grande loi nationale sur le système portuaire, protectrice des droits, et des conditions de travail des dockers, et qui pourrait harmoniser réellement leur rémunération et les standards de sécurité « par le haut ». Dans la conjoncture de 2013, c'est plus immédiatement la lutte pour la demi-heure de collation, et les divers points avancés par la suite dans la « *ley corta* », qui offrent une ligne directrice de mobilisation à l'ensemble des organisations de l'Union. Cette série de conflits naît plutôt entre Mejillones et San Antonio, pour être ensuite alimentée et soutenue par l'ensemble de l'Union. Au cours de ces deux années, la démonstration du *pouvoir syndical* de l'UPCH est patente. Ses limites et difficultés, également. Globalement, si l'on reprend les catégories sociologiques exposées dans le chapitre 1 (notamment celles de Christian Levesque, Gregor Murray ou Richard Hyman), il apparaît que l'Union portuaire a été capable de construire des « ressources fondamentales de pouvoir » et de s'adapter au contexte de l'économie néolibérale portuaire. Elle le fait en s'appuyant sur ses capacités de blocage de l'économie, mais aussi sur un ensemble de ressources discursives et symboliques, sur le formidable levier que lui confère le contrôle de la *nombrada* dans la plupart des ports et sur la patiente construction d'une solidarité de port à port, de région à région.

Cependant, disposer de telles ressources ou d'une position stratégique ne suffit pas (et c'est là, en partie, l'un des points aveugles des théories de John Womack) : encore faut-il démontrer des aptitudes stratégiques suffisantes, au moment de s'en servir. En premier lieu, cela signifie savoir évaluer les rapports de force, savoir mesurer les dispositions du patronat, des médias et de l'État dans une conjoncture précise, et, plus généralement, envisager rationnellement ce que l'on pourrait nommer des « fenêtres d'opportunité syndicale ». Ensuite, ces aptitudes passent par la propension à savoir encadrer, fédérer et articuler des actions collectives portuaires dispersées sur un immense territoire, et sur plus de 6000 kilomètres de littoral. Enfin, les victoires ou les défaites de telles luttes sont intimement liées à la construction de l'unité d'un paysage syndical portuaire très émietté, parcouru de tensions multiples.

C'est ce que démontre le déroulement de la première grande épreuve du feu de l'UPCH, en 2013-2014, avec plusieurs grèves nationales, et des conflits localisés très durs, autour de la « *ley corta* ». D'un côté, le bilan souligne à quel point l'Union a su imposer ses demandes, en « sautant » le système de la sous-traitance portuaire, la division entre une multitude d'entreprises et en passant outre le code du travail issu de la dictature. Ceci pour obliger les grands donneurs d'ordre capitalistes, le gouvernement et l'État, non seulement à négocier au plus haut niveau, mais aussi, pour les uns, à déboursier plusieurs millions de dollars et à s'engager à respecter de nouvelles normes de travail, et -pour les autres- à impulser, voter au parlement, puis faire appliquer un arsenal législatif qui corresponde (peu ou prou) aux revendications initiales des dockers. Dans un pays où la négociation par branche est interdite, où le droit de grève est portion congrue, où le taux de négociation collective ne dépasse pas 9% du salariat et alors que l'immense majorité des dockers ont un statut d'intermittent précaires, les résultats obtenus sont considérables ! Pour le dire autrement, l'UPCH a fait la démonstration de son *pouvoir disruptif* en contraignant l'État et un des secteurs les plus puissants de la bourgeoisie chilienne à la reconnaître comme interlocuteur légitime (à défaut d'être légal) et avec qui négocier pour *tout le secteur portuaire* du pays. Et c'est ce niveau d'affrontement qui a été nécessaire pour obtenir, notamment, un droit aussi « basique » que l'obligation de respecter une pause repas de 30 minutes lors de chaque tour de travail...

Pourtant, ce bilan positif -du point de vue des syndicalistes- ne saurait occulter les erreurs de coordination et les difficultés tactiques mises à jour au cours de ces mois de tensions sociales et politiques. Les conflits entre l'approche de l'UPBB et celle de San

Antonio ou Mejillones ont été légion, et les dirigeants se sont même affrontés dans la presse à ce propos. A plusieurs moments, « l'Union » est apparue divisée, hésitante sur la démarche à suivre, voire désunie. Margarita Peña le souligne sans ambages :

muchas veces nosotros decíamos que la Unión Portuaria era un nombre, pero que no existe la "unión portuaria"¿me entiende?: es casi una consigna programática, de decir "sí, un, seamos", pero es muy difícil, hay momentos en que se logra una sintonía entre las direcciones sindicales de distintos puertos del país, y se puede dar una lucha conjunta, pero esos momentos no permanecen mucho en el tiempo, o sea porque, frente a cada dirección sindical hay presiones, de las empresas, del gobierno, de las autoridades locales, y eh, muchos dirigentes ceden antes esas presiones o también ocurre que muchas veces un puerto inicia un paro y cuando los otros están dispuestos a sumarse, ya esas primeras bases que iniciaron ya están cansadas ¿me entiende?. Entonces, yo creo, que atenta en contra de una verdadera existencia y estructuración conjunta de la Unión Portuaria⁵¹⁵.

Et ce constat est largement partagé par Gonzalo Díaz ou José Agurto. De plus, la répression et la déroute syndicale vécue à Angamos-Mejillones, puis la destruction de la *nombrada* et du pouvoir de Sergio Vargas dans le port de San Antonio, rappellent crûment que toute compréhension déformée des possibilités réelles d'une mobilisation peut mener à des échecs considérables. Surtout, lorsqu'on fait face à des groupes très puissants, dont une partie des dirigeants semblent prêts à l'affrontement. La conjoncture de 2013-2014 a été, de plus, particulière car située au moment du changement de gouvernement entre l'exécutif sortant de droite (Piñera) et celui -entrant- de centre-gauche (Bachelet). Un moment politique pas vraiment idéal pour obtenir des engagements concrets d'un exécutif, surtout, dans le cas du syndicat numéro 2 de Mejillones, où l'organisation était isolée. Avec une direction très largement inexpérimentée, ces syndicalistes se sont engagés sur la voie d'une revendication structurelle qui signifiait bouleverser littéralement le code du travail à partir d'une demande locale spécifique. Les limites de la solidarité portuaire ont été évidentes dans ce cas, et aucune « position stratégique » dans la chaîne d'exportation n'a pu venir les compenser. Le syndicat numéro 2 s'est rapidement retrouvé marginalisé, puis littéralement détruit par le clan Von Appen. Ainsi que le déclare Óscar Menares :

⁵¹⁵ Entretien avec Margarita Peña, Santiago, 3 février 2016.

toda pelea contra la patronal tiene sus costos si es que no existe clara consciencia de los dirigentes y de las bases de hasta donde se puede llegar, en el contexto que tú estás enfrentando. Por tanto, el enemigo en el sector portuario es un enemigo muy poderoso. Son los grandes grupos económicos: los Urenda, el grupo Matte, el grupo Angelini, el grupo Luksic, el grupo Claro-Sudamericana de Vapores-, el grupo Von Appen. Son los sectores oligárquicos del país. Son los que controlan el mercado. Entonces estos sectores monopólicos tienen mucha fuerza, y si tú no tienes fuerza disciplinada para poder abordar esa lucha, hay hartas probabilidades de fracaso. Y ese conflicto es un conflicto que es parte de la agenda de los temas pendientes⁵¹⁶.

Outre la campagne menée, par medias interposés, contre le pouvoir « exorbitant » des dockers et l'utilisation de la *nombrada*, il semble que depuis 2015, une partie des entreprises ait changé d'approche afin de contenir la turbulente Union portuaire, et la « modernisation » des relations de travail dans les ports. Il s'agirait désormais de multiplier les espaces de dialogue, de défendre un « diagnostic partagé » sur les besoins du secteur, à grand renfort de communication, et avec le soutien de cabinets d'experts en « management » et communication sociale. Dès 2015, au niveau politique, la tentative du gouvernement Bachelet de mettre en place une réforme du code du travail, va plutôt dans le même sens. La stratégie semble être celle de la contention, voire de la pacification. Même si, finalement, cette réforme a été combattue ardemment par l'Union et plusieurs autres forces syndicales, considérant qu'elle n'allait pas au fond des choses, voire qu'elle les envenimait. Ces transformations en cours et le changement d'attitude du patronat portuaire représentent pourtant l'un des nouveaux défis pour les syndicalistes portuaires⁵¹⁷. Ils signifient plusieurs interrogations sur comment renforcer et faire évoluer l'organisation interne de l'UPCH. Ainsi, pour José Agurto, il faudrait -à terme- construire une équipe de direction nationale qui puisse se dédier, quoique transitoirement, à 100 % pour l'organisation :

Creemos que en el Congreso, como tarea regional, tenemos nosotros acá la comuna de Lirquén, la comuna de Coronel, Talcahuano y San Vicente, llevar un trabajo elaborado al Congreso [nacional], en el cual queremos presentar comisiones de ética

⁵¹⁶ Entretien avec Óscar Menares, Concepción, le 24 mai 2014.

⁵¹⁷ Il est encore trop tôt pour dire quelle sera l'approche du nouveau gouvernement de Sebastián Piñera, même si plusieurs de ses annonces paraissent aller dans le sens d'une vision, à nouveau, très conservatrice des rapports de classe.

*dirigencial, comisiones de conflicto, y ver si es posible, y eso a más largo plazo todavía, si en algún momento podemos tener un equipo ejecutivo, que ese equipo ejecutivo se dedique solamente a trabajar en el mundo portuario, no se dedique a trabajar en su puerto, y para eso hay que buscar un financiamiento. Porque al trabajador portuario de por sí le cuesta mucho sacar las 'lucas' de su cartera*⁵¹⁸.

Mais une telle évolution ne ferait-elle pas courir le risque d'une séparation accrue entre dirigeants nationaux et syndicats de base, voire d'une "bureaucratisation" rampante? C'est ce que craignent d'autres militants : d'où les débats en cours.

Entre politisation, « mouvementisme » et archipel militant

Comment, pour finir, caractériser la place de l'UPCH au sein de l'espace du mouvement syndical et social chilien? Une des options, très tôt assumée par cette organisation, a été de chercher à rapprocher les différents syndicats portuaires pour se défendre efficacement. L'Union tient également un discours appelant à une convergence avec d'autres acteurs sociaux mobilisés contre le néolibéralisme, pour la réforme de la Constitution, en faveur d'une remise en cause du système de retraites par capitalisation (AFP) ou encore en soutien aux luttes étudiantes pour une éducation gratuite et de qualité. On peut dire qu'elle a tenté de mettre en place des logiques *d'intermédiation entre syndicats portuaires*, qui se traduisent ensuite par des aptitudes, d'une part, à dépasser les frontières du champ syndical pour s'adresser à d'autres acteurs du mouvement social, et, d'autre part, à changer d'échelle : du local au communal et du communal au national. Pour reprendre nos propositions théoriques quant aux différents niveaux de politisation syndicale (Annexe 1), on peut affirmer qu'au plan interne, l'UPCH affirme ses prérogatives sur le contrôle du processus de travail, et –en externe- on assiste à la fabrication d'un syndicalisme de type *sociopolitique*. Un processus qui suppose de dépasser le niveau uniquement corporatiste, pour commencer à disputer le sens commun autour des droits sociaux et des demandes de toute la société (retraites, éducation, démocratie, etc.). L'Union cherche ainsi à jouer un rôle d'articulation entre plusieurs forces syndicales, et aussi à soutenir d'autres acteurs protestataires, y compris par des arrêts de travail répétés ou par la participation aux manifestations de rue des étudiants et du mouvement « *No + AFP* ». On assiste à une *politisation par l'action syndicale*, par la grève et par la mobilisation collective, face à des situations vécues comme injustes et ce, sur la base

⁵¹⁸ Entretien avec José Agurto, San Vicente, 4 novembre 2014.

d'une représentation conflictuelle des rapports sociaux *sur et en dehors* du lieu de travail⁵¹⁹.

En ce sens, en suivant le fameux triangle d'Hyman, l'UPCH se situe davantage au carrefour de la classe et de la société. Elle est l'organisation qui mène des conflits autour des intérêts des salariés, tout en cherchant des partenaires au sein de la société civile pour avancer sur des thèmes qui dépassent la sphère stricte du travail. Il est remarquable que cette politisation ait lieu dans un moment où plusieurs auteurs décrivent la « renaissance » des mouvements sociaux, éco-territoriaux, féministes, de quartiers, étudiants et syndicaux, fissurant ainsi le consensus néolibéral forgé depuis 1990⁵²⁰. Une réactivation qui touche de nombreux champs, y compris celui des luttes pour les droits humains et la justice, comme a pu le montrer la sociologue Marie-Christine Doran (université d'Ottawa), qui parle d'un « réveil démocratique » du Chili, à partir de 2010-2011⁵²¹. On constate ainsi un redéploiement multiforme et l'émergence de nouvelles figures militantes dans les entreprises ou dans des territoires jusque-là pas ou peu au centre du mouvement ouvrier. En ce qui concerne les conflits du travail, cela se traduit par des mobilisations dans des franges du salariat fortement précarisées ou en situation de sous-traitance intensive⁵²². Julián Dasten a montré, dans ce contexte, les tendances à la fracturation croissante du syndicalisme chilien entre un secteur traditionnel, corporatiste, même « autoritaire » selon lui, et de l'autre côté, un syndicalisme davantage « mouvementiste », plus ouvert aux autres acteurs mobilisés, empruntant pour partie ses codes, son langage ou ses répertoires d'action. Un « syndicalisme de mouvement social » qui dessine une nouvelle carte du syndicalisme, distante des institutions et des forces partisanes parlementaires, tout en assumant une vision clairement politique du changement social global⁵²³. Sans conteste, si l'on reprend cette analyse, l'Union portuaire se positionne dans ce syndicalisme mouvementiste, mais elle est aussi – on l'a vu - le produit historique du mouvement ouvrier traditionnel.

⁵¹⁹ Cf. Ivan Sainsaulieu, Muriel Surdez (dir.), *Sens politiques du travail*, Paris, Armand Colin, 2012.

⁵²⁰ Franck Gaudichaud, *Las fisuras del neoliberalismo maduro chileno*, op. cit.

⁵²¹ Marie-Christine Doran, *Le réveil démocratique du Chili. Une histoire politique de l'exigence de justice (1990-2016)*, Paris, Karthala, Coll. Hommes et sociétés, 2016.

⁵²² Voir par exemple : Daniel Núñez, "Apuntes sobre el renacer de la huelga obrera en Chile", *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 35, N° 1, enero-junio 2012, pp. 41-58 et Diego López, "El movimiento sindical en el gobierno de Michelle Bachelet: nuevas acciones y liderazgos", *Análisis y propuestas: Relaciones Laborales*, Santiago, Friedrich Ebert Stiftung, 2009, URL : <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/chile/08579.pdf>.

⁵²³ Julián Dasten, "Tendencias de un sindicalismo fracturado. Sindicalismo autoritario v/s sindicalismo movimientista", *Actual Marx/Intervenciones*, 2012, N° 13, pp. 95-113.

Néanmoins, il convient de relativiser largement une vision qui voudrait que l'UPCH se trouve au centre d'une vaste recomposition en cours. Le panorama est bien plus sombre et complexe. Ainsi que le montrent les travaux de Francisca Gutiérrez, l'univers syndical chilien reste pluriel, quant à ses orientations stratégiques et politiques, mais aussi extrêmement affaibli, et fragmenté en termes organisationnels en de multiples « archipels militants », qui ont du mal à communiquer entre eux⁵²⁴. L'Union qui a eu parmi ses projets de former un collectif des syndicats liés aux secteurs dits « stratégiques » (notamment industrie forestière, mines, ports et construction) n'y est pas parvenue. Et en ce qui concerne les liens établis avec d'autres mouvements sociaux, ils sont restés essentiellement transitoires, au gré des aléas des mobilisations. Envisagée ainsi, l'Union portuaire est certes un archipel militant exceptionnel par ses positions stratégiques, ses capacités de résistance coordonnée et ses tendances unitaires. Mais, c'est un archipel largement isolé à ce stade, et en proie aux doutes et tensions internes sur comment affronter le monde qui vient. De plus, l'insertion du Chili (et de l'Amérique Latine) dans le capitalisme mondialisé⁵²⁵ signifie une immense pression mise sur les terminaux portuaires, afin qu'ils s'adaptent à une concurrence planétaire et approfondissent toujours plus leur mutation technologique. Des transformations à l'œuvre qui menacent constamment les maigres avancées sociales et les droits arrachés de haute lutte par les dockers chiliens depuis 20 ans.

Un des enjeux pour le syndicalisme portuaire chilien est, ainsi, de parvenir à consolider durablement une Union qui vient à peine de naître, tout en tissant des liens solides avec d'autres acteurs sociaux issus des classes populaires. Il s'agira aussi de savoir se mettre en réseau sur le plan international afin de réussir à construire une solidarité syndicale globale⁵²⁶ qui soit à la hauteur des enjeux que représente la mondialisation du

⁵²⁴ Francisca Gutiérrez C., « Les 'archipels militants' dans le syndicalisme chilien ou la frontière revisitée entre syndicalisme et politique » in Ivan Sainsaulieu, Muriel Surdez (dir.), *Sens politiques du travail*, op. cit., pp. 275-288 et Francisca Gutiérrez C., « Oportunidades y peligros del pluralismo sindical en el Chile post-transición », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Workshops, juin 2013, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/65608>.

⁵²⁵ Robinson William, « L'Amérique latine face au nouveau capitalisme mondialisé », *Mouvements*, N° 76, 2013, pp. 14-24. Voir aussi : Richard Hyman, « Imagined solidarities: can trade unions resist globalization? », *Globalization and labour relations*, N° 98, 1999, pp. 94-115.

⁵²⁶ Le rapprochement de plusieurs syndicats de l'UPCH avec l'*International Dockworkers Council* – IDC va d'ailleurs dans cette direction. Sur la construction de réseaux syndicaux mondiaux de dockers, cf. Kate Fox-Hodess, *Dockworkers of the World Unite: Worker Power and Trade Union Strategy in a Global Economy*, Doctor of Philosophy in Sociology, University of California, Berkeley, 2018. Sur défis actuels du syndicalisme latino-américain, consulter : Bruno Fornillo, Marcos Schiavi (dir.), dossier « Réalités et défis du syndicalisme en Amérique Latine », *Les Cahiers ALHIM*, N° 26, 2013, URL : <https://journals.openedition.org/alhim/4707>

capital au XXIème siècle. Car, si les dockers de l'UPCH sont parvenus, au cours des dernières années, à construire une subjectivation et une organisation syndicale capables de les faire passer de la subalternité à l'antagonisme de classe et à la condition de sujets sociopolitiques actifs, les chemins de l'autodétermination et de l'autonomie restent ardu⁵²⁷. De telles contrées, on le sait, ne peuvent se parcourir seuls. Elles font référence à des ruptures autrement plus fondamentales que celles revendiquées jusque-là par les travailleurs maritimo-portuaires et semblent encore bien loin des réalités quotidiennes du Chili néolibéral actuel. Elles pourraient signifier, pourtant, savoir renouer le fil des utopies libertaires du début du siècle, ou encore celles des cordons industriels et du pouvoir populaire dans les années 70, pour remettre sur le métier l'idée d'un « travail démocratique »⁵²⁸, qui chercherait à penser *en même temps* démocratie salariale, transformation politique et émancipation collective.

et Franck Gaudichaud, Thomas Posado, dossier « Syndicalismes et gouvernements progressistes », *Cahiers des Amériques Latines*, N° 86, 2017, URL : <https://journals.openedition.org/cal/8339>.

⁵²⁷ Pour une réflexion théorique sur ces catégories d'analyse, cf. Massimo Modonesi, *Subalternidad, antagonismo, autonomía*, op. cit., pp. 147-173.

⁵²⁸ Alexis Cukier, *Le travail démocratique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2018.

Bibliographie

Ouvrages généraux

ABAL MEDINA Paula, FORNILLO Bruno et WYCZYKIER Gabriela (dir.), *La forma sindical en América Latina. Miradas contemporáneas*, Buenos Aires, Nueva Trilce ediciones, 2012.

ALLAL Amin, CATUSSE Myriam et EMPERADOR B. Montserrat (dir.), *Quand l'industrie proteste. Fondements moraux des (in)soumissions ouvrières*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, Coll. Res Publica, 2018.

ANTUNES Ricardo, *Adiós al trabajo. ¿Ensayo sobre las metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*, Buenos Aires, Ed. Antídoto, 1999.

ANTUNES Ricardo, *Los sentidos del trabajo hoy. Ensayo sobre la afirmación y la negación del trabajo*, Buenos Aires, Herramienta, 2005.

ARBORIO Anne-Marie, COHEN Yves, FOURNIER Pierre, HATZFELD Nicolas, LOMBA Cédric, MULLER Séverin (dir.), *Observer le travail. Histoire, ethnographie, approches combinées*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2008.

BENSAID Daniel et AGUITTON Christophe, *Le retour de la question sociale*, Lausanne, Editions Page Deux, coll. Cahiers libres, 1998.

BÉROUD Sophie, GIRAUD Baptiste et YON Karel, *Sociologie politique du syndicalisme*, Paris, Armand Colin, 2018.

BOURDIEU Pierre, *Propos sur le champ politique*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2000.

BRAVERMAN Harry, *Trabajo y capital monopolista*, México, Editorial Nuestro Tiempo, 1982.

CASTEL Robert, *La métamorphose de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995.

CHAMBARLHAC Vincent et UBBIALI Georges (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, Paris, L'Harmattan, 2005.

COMBES Hélène, GARIBAY David, GOIRAND Camille (dir.), *Les lieux de la colère. Occuper pour contester de Madrid à Sanaa*, Paris, Karthala, 2015.

COMBES Hélène et VOMMARO Gabriel, *Sociologie du clientélisme*, Paris, La Découverte, Coll. Repères, 2015.

CUKIER Alexis, *Le travail démocratique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2018.

DE LA GARZA Enrique et LUDGER Pries, *Globalización y Cambio en las Relaciones Industriales*, México, Fundación Ebert, 1999.

DE LA GARZA Enrique, *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, México, Plaza y Valdés, UAM, 2011 (2 tomes).

DELPECH Quentin, *Mobilisations syndicales et violences au Sud. Protester dans les usines de la sous-traitance internationale au Guatemala*, Paris/Aix-en-Provence, Éditions Karthala/Sciences Po Aix, coll. Questions transnationales, 2014.

DORAN Marie-Christine, *Le réveil démocratique du Chili. Une histoire politique de l'exigence de justice (1990-2016)*, Paris, Karthala, Coll. Hommes et sociétés, 2016.

- DUNLOP John T.**, *Industrial Relations Systems*, Cambridge, Harvard Business School Press Classic, 1993 (1958).
- FREGE Carola et KELLY John**, *Varieties of Unionism. Strategies for Union Revitalization in a Globalizing Economy*, Oxford, Oxford University Press, 2004.
- FILLIEULE Olivier, MATHIEU Lilian et PÉCHU Cécile (dir.)**, *Dictionnaire des mouvements sociaux*. Paris, Presses de Sciences Po, Coll. Sociétés en mouvement, 2009.
- FILLIEULE Olivier, SOMMIER Isabelle et AGRIKOLIANSKY Eric (dir.)**, *Penser les mouvements sociaux, Conflits sociaux et contestations dans les sociétés contemporaines*, Paris, La Découverte, coll. Recherches, 2010.
- GROUX Guy**, *Vers un renouveau du conflit social ?*, Paris, Bayard, 1998.
- HYMAN Richard**, *Industrial Relations: a Marxist introduction*, Londres, MacMillan Press, 1975.
- HYMAN Richard et GUMBRELL-McCORMICK Rebecca**, *Trade Unions in Western Europe. Hard Times, Hard Choices*, Oxford University Press, Oxford, 2013.
- LALLEMENT Michel**, *Sociologie des relations professionnelles*, Paris, La Découverte, 2008.
- PETRAS James et VELTMEYER Henry (ed.)**, *The Class Struggle in Latin America. Making History*, Londres, Routledge, 2017.
- MODONESI Massimo**, *Subalternidad, antagonismo, autonomía*, Buenos Aires, CLACSO-Prometeo-UBA Sociales Publicaciones, 2010.
- QUIJOUX Maxime (dir.)**, *Bourdieu et le travail*, Rennes, PUR, coll. Le sens social, 2015.
- SAINSAULIEU Ivan**, *Conflits et résistances au travail*, Paris, Presses de Sciences Po, 2017.
- SAINSAULIEU Ivan et SURDEZ Muriel (dir.)**, *Sens politiques du travail*, Paris, Armand Colin, 2012.
- SCOTT James C.**, *La domination et les arts de la résistance. Fragments du discours subalterne*, Paris, Éditions Amsterdam, 2009.
- SIMÉANT Johanna (dir.)**, *La grève de la faim*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009.
- TARROW Sidney et TILLY Charles**, *Politique(s) du conflit. De la grève à la révolution*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2015.
- THOMPSON, Edward P.**, *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris, Éditions Points-Le Seuil, 2012.
- TILLY Charles**, *From Mobilization to Revolution*, Reading, Addison-Wesley Publishing Company, 1978.
- VERRET Michel**, *La culture ouvrière*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- VIGNA Xavier (ed.)**, *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, Paris, Éditions Perrin, 2012.
- VIGNA Xavier**, *L'insubordination ouvrière dans les années 68. Essai d'histoire politique des usines*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007.
- WOMACK Jr. John**, *Posición Estratégica y Fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.
- WRIGHT Erik Olin**, *Utopies Réelles*, Paris, La Découverte, 2017.
- ZAPATA Francisco**, *Historia mínima del sindicalismo latinoamericano*, México, FCE, 2013.

Articles généraux

AUYERO Javier, « L'espace des luttes. Topographie des mobilisations collectives », *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 160, 2005, pp. 122-132, URL : <https://www.cairn.info/revue-actes-de-la-recherche-en-sciences-sociales-2005-5-page-122.htm>.

BÉROUD Sophie, « Violence et radicalité dans les conflits du travail. Quelques pistes d'analyse » in Abou Ndiaye, Dan Ferrand-Bechmann (dir.), *Violences et société. Regards sociologiques*, Paris, Desclée de Brouwer, 2010, pp. 147-163, URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00539649>.

BÉROUD Sophie, « Piste pour une lecture marxiste des enjeux syndicaux contemporains », *Revue Contretemps*, N° 28, 2016, pp. 81-91, URL : <https://www.contretemps.eu/marxisme-syndicalisme-beroud>.

BÉROUD Sophie, « Syndicalisme » in Olivier Fillieule, Lilian Mathieu, Cécile Péchu, dir, *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2009, pp. 540-548.

COMBES Hélène et FILLIEULE Olivier, « De la répression considérée dans ses rapports à l'activité protestataire. Modèles structuraux et interactions stratégiques », *Revue française de science politique*, 2011, N° 6, Vol. 61, pp. 1047-1072, URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2011-6-page-1047.htm>.

DE LA GARZA Enrique, "Fin del trabajo o trabajo sin fin" in Enrique de la Garza (ed.), *Los estudios laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016.

FASSIN Didier, « Les économies morales revisitées », *Annales HSS*, novembre-décembre 2009, n°6, pp.1237-1266, URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-2009-6-page-1237.htm>.

FASSIN Didier, « Une science sociale critique peut-elle être utile ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, N° 9, 2009, 25 novembre 2011, URL : <http://journals.openedition.org/traces/4465>.

FORNILLO Bruno et SCHIAVI Marcos (dir.), dossier « Réalités et défis du syndicalisme en Amérique Latine », *Les Cahiers ALHIM*, N° 26, 2013, URL : <https://journals.openedition.org/alhim/4707>.

FRAU Caroline, « Construire des manifestations de papier. L'action des buralistes face à la lutte contre le tabagisme », *Réseaux*, N° 187, 2014, pp. 22-49, URL : <https://www.cairn.info/revue-reseaux-2014-5-page-22.htm>.

FREGE Carola et KELLY John, "Union Revitalisation Strategies in Comparative Perspective", *Europe Industrial Relations Journal*, N° 9, Vol. 1, pp. 7-24.

FILLIEULE Olivier « Propositions pour une analyse processuelle de l'engagement individuel. Post scriptum », *Revue française de science politique*, vol. 51, N° 1, 2001, pp. 199-215.

GAUDICHAUD Franck et POSADO Thomas, « Gouvernements progressistes et postnéolibéralisme en Amérique Latine: la fin d'un "âge d'or" ? », Colloque international, ILCEA4, CRESPPA, Institut des Amériques, Université Grenoble Alpes, 15 - 16 juin 2017, URL : <https://progresismos.sciencesconf.org>.

GAUDICHAUD Franck et POSADO Thomas, dossier « Syndicalismes et gouvernements progressistes », *Cahiers des Amériques Latines*, N° 86, 2017, URL : <https://journals.openedition.org/cal/8339>.

GAY Vincent, « Entre apprentissage syndical et insubordination ouvrière. Les délégués de chaîne de Citroën et Talbot (1982-1983) », *Agone*, N° 56, 2015, pp. 103-120.

HEINICH Nathalie, « Objets, problématiques, terrains, méthodes: pour un pluralisme méthodique », *Sociologie de l'Art*, N° 2, 2006, pp. 9-27, URL : <https://www.cairn.info/revue-sociologie-de-l-art-2006-2-page-9.htm>.

HETZEL Anne-Marie, « Quand les dictionnaires parlent du syndicat », *Mots*, N° 36, septembre 1993, pp. 102-116.

HYMAN Richard, « À la recherche de la mobilisation perdue » in Amélie Pouchet (dir.), *Sociologie du travail : quarante ans après*, Paris, Elsevier, 2001, pp. 35-51.

HYMAN Richard, « La géométrie du syndicalisme : Une analyse comparative des identités et des idéologies », *Relations Industrielles / Industrial Relations*, Vol. 52, N° 1, 1997, pp. 7-38, URL : <https://www.jstor.org/stable/23074221>.

HYMAN Richard, "Imagined solidarities: can trade unions resist globalization?", *Globalization and labour relations*, N° 98, 1999, pp. 94-115.

HYMAN Richard et GUMBRELL-McCORMICK Rebecca, « Syndicats, politique et partis : une nouvelle configuration est-elle possible ? », *La Revue de l'Ires*, Vol. 2, N° 65, 2010, pp. 17-40, URL : www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-17.htm.

JULIAN V. Dasten, "Precariedad laboral en América Latina: contribuciones para un modelo para armar", *Revista Colombiana de Sociología*, Vol. 40, N° 2, 2017, pp. 27-46.

MERKLEN Denis et PLEYERS Geoffrey (coord.), « Mouvements sociaux et espaces locaux », *Cahiers des Amériques Latines*, IHEAL, N° 66, 2011, URL : <https://journals.openedition.org/cal/376>.

LALLEMENT Michel, REY Frédéric « Conflits du travail et action syndicale : une nouvelle jeunesse ? », *Idées économiques et sociales*, 2014, N° 178, pp. 4-6, URL : <https://www.cairn.info/revue-idees-economiques-et-sociales-2014-4-page-4.htm>.

LEVESQUE Christian et GREGOR Murray, « Comprendre le pouvoir syndical : ressources et aptitudes stratégiques pour renouveler l'action syndicale », *La Revue de l'Ires*, 2010, N° 65, pp. 41-65, URL : <https://www.cairn.info/revue-de-l-ires-2010-2-page-41.htm>.

MATHIEU Lilian, « L'espace des mouvements sociaux », *Politix*, N° 77, 2007, pp. 131-151, URL : <https://www-cairn-info.sidnomade-2.grenet.fr/revue-politix-2007-1-page-131.htm>.

QUIJOUX Maxime, « Les conflits du travail dans le monde aujourd'hui », *Critique internationale*, vol. 74, N° 1, 2017, pp. 155-161.

QUIJOUX Maxime, « Les conflits du travail : enjeux scientifiques d'un phénomène global », *Critique internationale*, vol. 64, N° 3, 2014, pp. 9-16, URL : <https://www.cairn.info/revue-critique-internationale-2014-3-page-9.htm>.

OFFERLÉ Michel, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, vol. 81, N° 1, 2008, pp. 181-202.

POLIAK Claude, SCHOTTÉ Manuel et WILLEMEZ Laurent (dir.), Dossier « Syndicalismes en lutte », *Revue Savoir/agir*, N° 27, mars 2014.

ROBINSON William, « L'Amérique latine face au nouveau capitalisme mondialisé », *Mouvements*, N° 76, 2013, pp. 14-24.

SENÉN G. Cecilia, "La revitalización sindical Argentina durante los Kirchner", *Revista Trabajo*, Centro de Análisis del Trabajo, OIT, julio 2011, pp. 39-64.

SENÉN G. Cecilia et HAIDAR Julieta, "Revitalización sindical en perspectiva comparada. Un aporte al análisis sectorial en Argentina", in Arturo Fernández y Cecilia Senén González (comps.), *Estado, instituciones laborales y acción sindical en países del Mercosur frente al contexto de la crisis mundial*, Buenos Aires, Prometeo, 2010, pp. 231-261.

TALPIN Julien, « Une répression à bas-bruit. Comment les élus étouffent les mobilisations dans les quartiers populaires », *Métropolitiques*, 2016, URL : www.metropolitiques.eu/Une-repression-a-bas-bruit-Comment.html.

TARROW Sidney, « La contestation transnationale », *Cultures & Conflits*, N° 38-39, été-automne 2000, URL : <http://journals.openedition.org/conflits/276>.

UBIALLI Georges, « Epistémologie et sociologie du syndicalisme », in Vincent Chambarlhac, Georges Ubbiali (dir.), *Epistémologie du syndicalisme, construction de l'objet syndical*, Paris, L'Harmattan, 2005, pp. 135-156.

ZAPATA Francisco, « ¿Crisis del sindicalismo en América Latina? », *Cuadernos del Cendes*, N° 47, 2001, pp. 1-24.

Ouvrages et articles sur le Chili

AGACINO Rafael, *Hegemonía y contra hegemonía en una contrarrevolución neoliberal madura. La izquierda desconfiada en el Chile post-Pinochet*, Buenos Aires, Documento de trabajo, CLACSO, 2006.

ÁLVAREZ VERGARA Marco, *La constituyente revolucionaria. Historia de la fundación del MIR chileno*, Santiago, LOM ediciones, 2015.

ARAUJO Katia et MARTUCELLI Danilo, « Individu et néolibéralisme : réflexions à partir de l'expérience chilienne », *Problèmes d'Amérique latine*, N° 88, 2013, pp. 125-143.

AYLWIN José, SANCHEZ Roberto et YAÑEZ Nancy, *Pueblo mapuche y recursos forestales en Chile: devastación y conservación en un contexto de globalización económica*, Santiago, Observatorio Ciudadano, 2013, URL : http://www.mapuche.nl/doc/forestal_chile140121.pdf.

BAÑO Rodrigo, *Lo social y lo político: Un dilema clave del movimiento popular*, Santiago, FLACSO, 1985.

CARMONA Ernesto *Los dueños de Chile*, Santiago, Ediciones La Huella, 2002.

DIAZ Eduardo, *Relegación Administrativa en Chile en el periodo 1980-1985*, Santiago, Licenciatura en Historia, Seminario de Grado, Universidad Academia de Humanismo Cristiano, sin fecha, URL : <http://bibliotecadigital.academia.cl>.

DRAKE Paule et JAKSIC Iván (comp.), *El modelo chileno. Democracia y desarrollo en los noventa*, Santiago, LOM ediciones, 1999.

DE LA CERDA Soledad, *Los Chilenos del Tercer Reich*, Santiago, Sudamericana, 2000.

FAURE Antoine, GAUDICHAUD Franck, GODOY María C., MIRANDA Fabiola, JARA René (ed.), *Chili actuel : gouverner et résister dans une société néolibérale*, Paris, L'Harmattan, Coll. Recherches Amérique Latine, 2016.

FAZIO Hugo, *Mapa de la extrema riqueza en Chile*, Santiago, LOM Ediciones, 2005.

FAZIO Hugo, *Veinte años de política económica de la Concertación*, Santiago, LOM Ediciones, 2010.

FLEET Nicolás, « Movimiento estudiantil y transformaciones sociales en Chile: una perspectiva sociológica », *Polis*, N° 30, 2011, URL: <http://journals.openedition.org/polis/2152>.

GÁRATE Manuel, *La Revolución capitalista de Chile (1973-2003)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2012.

GARRETÓN Manuel Antonio, *Neoliberalismo corregido y progresismo limitado. Los gobiernos de la Concertación en Chile 1990-2010*, Buenos Aires, CLACSO, 2012.

GAUDICHAUD Franck, "La vía chilena al neoliberalismo: miradas cruzadas sobre un país laboratorio", *Revista Divergencia*, N° 6, Año 5, 2016, p. 13-28, URL: www.revistadivergencia.cl/docs/ediciones/06/01.pdf.

GAUDICHAUD Franck, *Las fisuras del neoliberalismo maduro chileno. Trabajo, democracia protegida y conflictos sociales*, Buenos Aires, CLACSO, 2015.

GAUDICHAUD Franck, « La voie chilienne au néolibéralisme. Regards croisés sur un pays laboratoire », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Questions du temps présent, juin 2014, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/67029>.

GAUDICHAUD Franck, *Chili 1970-1973. Mille jours qui ébranlèrent le monde*, Rennes, PUR, 2013.

GAUDICHAUD Franck, *Poder Popular y Cordones industriales. Testimonios sobre la dinámica del movimiento popular urbano durante el gobierno de Salvador Allende*, Santiago, LOM ediciones-DIBAM, 2004.

GREZ TOSO Sergio, *De la regeneración del pueblo a la Huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago, RIL, 2007.

GREZ TOSO Sergio, *Magno Espinoza. La pasión por el Comunismo Libertario*, Santiago, Editorial USACH, 2012.

GODOY S. Eduardo, *La huelga del mono: los anarquistas y las movilizaciones contra el retrato obligatorio (Valparaíso, 1913)*, Santiago, Quimantú, 2014.

LABARCA G. Eduardo, *Chile invadido: reportaje a la intromisión extranjera*, Santiago, Editora Austral, 1968.

LOPEZ Diego, "El movimiento sindical en el gobierno de Michelle Bachelet: nuevas acciones y liderazgos", *Análisis y propuestas: Relaciones Laborales*, Santiago, Friedrich Ebert Stiftung, 2009, URL : <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/chile/08579.pdf>.

MOULIAN Tomás, *Chile actual. Anatomía de un mito*, Santiago, LOM-ARCIS, 1997.

MOULIAN Tomás, *Contradicciones del desarrollo político chileno (1920-1980)*, Santiago, LOM, 2009.

MUÑOZ Víctor C., *Sin Dios, ni patronos. Historia, diversidad y conflictos del anarquismo en la región chilena (1890-1990)*, Valparaíso, Ediciones Mar y Tierra, 2013.

NARBONA Karina, *Antecedentes del modelo de relaciones laborales chileno*, Santiago, Fundación SOL, 2014, URL : www.fundacionsol.cl.

NUÑEZ Daniel, "Apuntes sobre el renacer de la huelga obrera en Chile", *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 35, N° 1, enero-junio 2012, pp. 41-58.

VERA Sandra, "Cronología del conflicto: El movimiento estudiantil en Chile, 2011", *Anuario del Conflicto Social*, N° 1, 2011, URL: <http://revistes.ub.edu/index.php/ACS/article/viewFile/6251/7997>.

PALIERAKI Eugenia, *¡La Revolución ya viene! El MIR chileno en los años sesenta*, Santiago, LOM ediciones, 2014.

PEÑA Cristóbal, "Los archivos secretos de Ricardo Claro y sus actuaciones en las sombras", *Centro de Investigación e Información Periodística*, 31 diciembre 2018, URL: <https://ciperchile.cl/2008/12/31/los-archivos-secretos-de-ricardo-claro-y-sus-actuaciones-en-las-sombras>.

PINOL Andrea (dir.), *Democracia versus neoliberalismo. 25 años de neoliberalismo en Chile*, Santiago, CLACSO-ICAL, 2016

PINTO V. Julio, “¿Cuestión social o cuestión política? La lenta politización de la sociedad popular tarapaqueña hacia el fin de siglo (1889-1900)”, *Revista Historia*, N°30, Santiago, 1997, URL : <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/9654>.

PINTO V. Julio, “La transición laboral en el norte salitrero: la Provincia de Tarapacá y los orígenes del proletariado en Chile 1870-1890”, *Revista Historia*, N° 25, Santiago, 1990, pp. 207-228.

PINTO Julio et VALDIVIA Verónica, *¿Revolución proletaria o querida ‘Chusma’? Socialismo y alessandrismo en la pugna por la politización pampina (1911-1932)*, Santiago, LOM ediciones, 2001.

PIÑERA José, *La revolución laboral en Chile*, Santiago, ediciones Zig Zag, 1990.

PNUD, *Informe sobre Desarrollo Humano en Chile 2015. Los tiempos de la politización*, Santiago de Chile, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, 2015.

PÉREZ S. Sebastián, *A l'ombre de la sous-traitance. Reconfigurations politiques du travail et des travailleurs au Chili*, Paris, Thèse de Doctorat en sociologie, CESPRA-EHESS, 2018.

RAMÍREZ NECOCHEA Hernán, *Obras escogidas*, Santiago, Lom ediciones, Vol.1 et Vol. 2, 2007.

ROJAS F. Jorge, « Los estudiantes secundarios durante la Unidad Popular », *Historia*, vol. 42, N° 2, 2009, pp. 471-503.

RUIZ Carlos et BOCCARDO Giorgio, *Los chilenos bajo el neoliberalismo. Clases y conflicto social*, Santiago de Chile, Nodo XXI/El Desconcierto, 2014.

SALAZAR Gabriel et PINTO Julio, *Historia contemporánea de Chile: Actores, identidad y movimiento*, Santiago, LOM Ediciones, 1999.

SVEJNAR Jan et TERREL Katherine, “Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile”, *Estudios de Economía*, vol. 20, 1993, pp. 121-122.

WINN Peter (ed.), *Victims of the Chilean Miracle: Workers and Neoliberalism in the Pinochet Era, 1973-2002*, Durham, Duke University Press, 2004.

Ouvrages et articles sur travail et mouvement syndical au Chili

AGACINO Rafael Agacino et ECHEVERRIA Magdalena (eds.), *Flexibilidad y condiciones de trabajo precaria*, Santiago, Programa de Economía del Trabajo, 1995.

AGACINO Rafael, “Pasado y presente: los trabajadores una vez más”, Santiago, 15 de agosto de 2007, URL: http://www.archivochile.com/carril_c/ccrecomendamos000008.pdf.

AGUIAR Santiago, *La flexiprecarización. Innovación, clase obrera y nueva precariedad*, Santiago, Estudios del Trabajo, 2009, URL : www.estudiosdeltrabajo.cl.

ÁLVAREZ Camila, “Debates y temas actuales sobre el estudio del sindicalismo chileno”, *Revista Rufián*, N° 16, 2013, URL: <http://rufianrevista.org/?portfolio=debates-y-temas-actuales-sobre-el-estudio-del-sindicalismo-chileno>

ÁLVAREZ, Rolando, “El plan laboral y la negociación colectiva: ¿origen de un nuevo sindicalismo en Chile? 1979-1985”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, N° 35, 2012, URL : ppct.caicyt.gov.ar/index.php/ravignani/article/view/2097.

ÁLVAREZ Rolando, “¿Represión o integración? La política sindical del Régimen Militar. 1973 – 1980”, *Revista Historia*, N° 43, vol. II, julio-diciembre 2010, pp. 325-355. URL : https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942010000200001

ANGELL Alan, *Politics and the Chilean labor movement*, Oxford, Oxford University Press, 1972.

ARAVENA Antonio, “La sociología del trabajo en Chile: contribuciones y temas de estudio”, *Revista Economía y Trabajo*, n° 10, 2000, pp. 11-46.

ARAVENA Antonio, “La recuperación de los estudios laborales en Chile (1990-2014)” in Enrique de la Garza (ed.), *Los Estudios Laborales en América Latina*, México, Anthropos, UAM, 2016, pp. 103-126.

ARAVENA Antonio et NUÑEZ Daniel (eds.), *El renacer de la huelga obrera en Chile. El movimiento sindical en la primera década del siglo XXI*, Santiago, LOM-ICAL, 2009.

ARAYA Rodrigo, *Organizaciones sindicales en Chile. De la resistencia a la política de los consensos: 1983-1994*, Santiago, Ediciones Universidad Finis Terrae, 2015.

ARELLANO Alberto, “Reforma Laboral: El proyecto es un retroceso para el mundo sindical”, CIPER, 29 septiembre 2015, URL: <https://ciperchile.cl/2015/09/29/reforma-laboral-el-proyecto-es-un-retroceso-para-el-mundo-sindical>.

ARMSTRONG Alberto et AGUILA Rafael, *Evolución del conflicto laboral en Chile. 1961-2002*, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2002.

ARMSTRONG Alberto et AGUILA Rafael, “Las huelgas en empresas del sector privado en Chile: 1979-1999”, *Revista Abante*, 2000, vol. 3, N° 2, pp. 165-201.

AYALA CÓRDOVA Jorge, *Historia del Movimiento Sindical de Huachipato, 1970-2013*, Concepción, Ediciones Escaparate, 2017.

BALTERA et DUSSERT Juan Pablo, *Nuevo sindicalismo y dinámicas regionales en Chile*, Santiago, División Nacional del Trabajo, 2008.

BARRÍA Jorge, *El movimiento obrero en Chile. Síntesis histórico-social*, Santiago, Ediciones de la Universidad Técnica del Estado, 1971.

BARRÍA Jorge, *Breve historia del sindicalismo chileno*, Santiago, INSORA, 1967.

BARRÍA Jorge, *Trayectoria y estructura del movimiento sindical chileno*, Santiago, INSORA, 1963.

BITAR Sergio et PIZARRO Crisóstomo, *La caída de Allende y la huelga de El Teniente: lecciones de la historia*, Santiago, Ediciones del Ornitorrinco, 1986.

CAMPUSANO Karim, GAUDICHAUD Franck, OSORIO Sebastián, SEGUEL Pablo et URRUTIA Miguel, « Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica para el análisis de la trayectoria reciente del movimiento sindical chileno », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70626>.

CAMPUSANO Karim, GAUDICHAUD Franck, OSORIO Sebastián, SEGUEL Pablo et URRUTIA Miguel, « Conflictividad laboral y politización. Una aproximación a las orientaciones políticas del sindicalismo en el “neoliberalismo maduro”, 1989-2015 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, juin 2017, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/70639>.

CAPUTO Orlando et GALARCE Graciela, « La huelga en Minera Escondida y la reactivación del movimiento social en Chile », *OSAL*, N°20, CLACSO, 2006, URL : <http://biblio.trabajosocial.unlp.edu.ar/meran/opac-detail.pl?id1=10846>.

CÁRDENAS Ana, LINK Felipe, STILLERMAN Joel (eds.), *¿Qué significa el trabajo hoy? Cambios y continuidades en una sociedad global*, Santiago, Catalonia, 2012.

DIÁZ-CORVALAN Eugenio, "Nuevo sindicalismo. Viejos problemas. La Concertación en Chile", *Nueva Sociedad*, N° 124, abril 1993, pp.114-121, URL: <http://nuso.org/articulo/nuevo-sindicalismo-viejos-problemas-la-concertacion-en-chile>.

DÍAZ Gonzalo, *Estudio acerca de las condiciones de trabajo y de relaciones laborales en las empresas manufactureras del cuero y calzado de Concepción*, Lima-Oxford, OXFAM, 2004.

DÍAZ Gonzalo et SANTIBAÑEZ Camilo, "Los trabajadores portuarios y las nuevas-viejas prácticas del empresariado", *Perspectiva Diagonal*, octubre 2014, URL: www.perspectivadiagonal.org/los-trabajadores-portuarios-y-las-nuevas-viejas-practicas-del-empresariado.

DE SHAZO Peter, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2007.

ECHEVERRÍA Magdalena, *La historia inconclusa de la subcontratación y el relato de los trabajadores*, Santiago, División de Estudios de la Dirección del Trabajo, 2010, URL : www.dt.gob.cl/documentacion/1612/articles-97627_recurso_1.pdf.

ESCOBAR Patricio (Ed.), *Trabajadores y empleo en el Chile de los noventa*, Santiago, Universidad ARCIS – Lom ediciones – PET, 1999.

FIGUEROA Roberto, *Diagnóstico del movimiento sindical en Chile según informaciones estadísticas: 1990-2004*, Santiago, ONG Entorno, 2006.

GARCÉS Mario, *El movimiento obrero y el Frente popular*, Santiago, LOM Ediciones, 2018.

GUTIÉRREZ C. Francisca, "Oportunidades y peligros del pluralismo sindical en el Chile post-transición", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Workshops, juin 2013, URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/65608>.

GUTIÉRREZ C. Francisca, « Les 'archipels militants' dans le syndicalisme chilien ou la frontière revisitée entre syndicalisme et politique » in *Sens politiques du travail*, Paris, Armand Colin, 2012, pp. 275-288.

GAUDICHAUD Franck et OSORIO Sebastián, « ¿La democratización en contra de los trabajadores? La CUT, el movimiento sindical y el dilema de la transición pactada en Chile », *Les Cahiers de Framespa*, N° 27, 2018, URL: <http://journals.openedition.org/framespa/4763>.

GAUDICHAUD Franck et OSORIO Sebastián, "Democracy Without the Workers: 25 years of the Labour Movement and Mature Neoliberalism in Chile" in James Petras, Henry Veltmeyer (ed.), *The Class Struggle in Latin America. Making History*, Londres, Routledge, 2017, pp. 134 -150.

GREZ TOSO Sergio, *Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de la "idea" en Chile 1893-1915*, Santiago, Ediciones LOM, 2007.

HUGHES María Fernanda, « Re-estructuración capitalista, precariedad laboral y resistencia. La protesta de los mineros del cobre en Chile », *Horizontes Antropológicos*, N° 39, 2013, URL: <http://journals.openedition.org/horizontes/348>.

ITURRIAGA Jorge, *La huelga de los trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903 y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile*, Santiago, Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica, 1997.

JULIÁN Dasten, "Precariedad laboral y estrategias sindicales en el neoliberalismo: Cambios en la politización del trabajo en Chile", *Psicoperspectivas*, vol. 1, N° 17, 2018, URL : <https://doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol17-issue1-fulltext-947>.

JULIÁN Dasten, "Precariedad laboral en América Latina: contribuciones para un modelo para armar", *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 40, N° 2, 2017, pp. 27-46.

JULIÁN Dasten, "Tendencias de un sindicalismo fracturado. Sindicalismo autoritario v/s sindicalismo movimientista", *Actuel Marx/Intervenciones*, 2012, N° 13, pp. 95-113.

LÓPEZ DIETZ Ana, *Desarticulación y resistencia: movimiento obrero y sindicalismo en dictadura: Chile y Argentina, 1973-1983*, Santiago, Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Chile - Facultad de Filosofía y Humanidades, 2013.

MEDEL Rodrigo et SOMMA Nicolás, "¿Marchas, ocupaciones o barricadas? Explorando los determinantes de las tácticas de la protesta en Chile", *Política y Gobierno*, N° 23, 2016, pp. 163-199.

MEDEL Rodrigo, PÉREZ Domingo et VELASQUEZ Diego, "Radiografía de las huelgas laborales en el Chile del neoliberalismo democrático (1990-2015): masividad del conflicto por fuera de la ley en un sindicalismo desbalanceado" in Julio Pinto, José Ponce, Camilo Santibañez (dir.), *Trabajadores y trabajadoras procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017, pp. 155-176.

MONTECINOS Alejandro, *Sindicato SITECO: Memoria, identidades, hegemonía. 2000-2006*, Santiago, Tesis de historia Universidad Santiago de Chile, Facultad de Humanidades, 2014.

OSORIO Sebastián, "De la estrategia concertacionista al sindicalismo de contención. Un balance de la CUT en la postdictadura, 1990-2016" in Julio Pinto, Camilo Santibañez, Ignacio Ponce (ed.) *Trabajadores y trabajadoras procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017, pp. 127-154.

PONCE José, PINTO Julio et SANTIBAÑEZ Camilo (coord.), *Trabajadores y trabajadoras. Procesos y acción sindical en el neoliberalismo chileno (1979-2017)*, Valparaíso, América en Movimiento, 2017.

QUIROGA CARVAJAL Loreto, *Conciencia y uso del poder disruptivo: Sentidos atribuidos por las dirigencias sindicales de empresas y sectores estratégicos para el movimiento sindical chileno*, Tesis de pregrado en Sociología, FACSIO, Universidad de Chile, 2015, URL: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/139828>.

RAMIREZ NECOCHEA Hernán, *Historia del movimiento obrero. Siglo XIX*, Santiago, Editorial Austral, 1955.

RAVANAL F. Rossana et SILVA U. Víctor, *Reconstitución del movimiento sindical en la provincia de Concepción y el apoyo de la Vicaría Pastoral Obrera (1979-1990)*, Seminario para optar al grado de Licenciado en Educación por la Universidad de Concepción, Concepción, 2012.

ROJAS F. Jorge F., *Los trabajadores chilenos. Desde la Colonia hasta 1973*, Santiago, Documento ICAL, 1995, URL: www.archivochile.com/Mov_sociales/Doc_gen/MSdocgen0012.pdf.

SCHUMUTZER Karin (y otros), *Valparaíso. Sociedad y Economía en el siglo XIX*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2000.

ULLOA Víctor, *El movimiento sindical chileno del siglo XX hasta nuestros días*, Santiago, OIT-CUT, 2013.

VALENZUELA Humberto, *Historia del movimiento obrero*, Santiago, POR, 1972.

VITALE Luis, *Génesis y orígenes del movimiento obrero*, Caracas, UCV Ed., 1979.

YAÑEZ Juan Carlos, *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial (1907-1932)*, Santiago, RIL Editores, 2008.

Ouvrages, documents et articles sur les ports et les dockers au Chili et dans le monde

ANAND Nippin et GRAINGER Andrew, "The port as a critical piece of national infrastructure", *Safety and Reliability*, N° 1, 2018, URL: <http://dx.doi.org/10.1080/09617353.2017.1334292>.

ÁLVAREZ Camila, *Reactivación del movimiento sindical portuario chileno: repertorios, alianzas y organizaciones a partir de un estudio de caso en contexto de post terremoto del 2014*, Tesis de maestría en Sociología, FLACSO Ecuador, Quito, 2015.

ARAVENA Pablo (ed.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Universidad ARCIS - Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio, 2006.

BARZMAN John et SAUNIER Éric (dir.), *Histoire du Havre*, Toulouse, Privat, 2017.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe. Acuerdos de Protección Social para Trabajadores Marítimo Portuarios, suscritos entre 1999 y 2000*, Santiago, BCN, 2010.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe. Paros Portuarios: Evaluación de los daños económicos*, Santiago, BCN, 2014.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, *Informe. Movimiento Portuario en Chile*, Santiago, BCN, 2014.

Cámara de Diputados, "Informe de la Comisión Investigadora encargada de estudiar y reunir antecedentes sobre la situación que afecta a los trabajadores portuarios del país, a raíz del proceso de transformación y modernización de los terminales portuarios", Valparaíso, 9 août 2005 (Archives BCN).

CARRILLO Iris et SANTANDER Astrid, "Modernización portuaria en Chile", *Síntesis Tecnológica*, vol. 2, N° 2, 2005, pp. 63-68.

CEPAL, *La reestructuración de empresas públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, N° 68, 1992, URL: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27959>.

CEPAL, *Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe*, División de Transporte y Comunicaciones, Cuadernos de la CEPAL, N° 65, 1991, URL : <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/27957>.

Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime, *Lexique des termes usuels dans le transport maritime*, Québec, 2011, URL : <http://www.csmoim.qc.ca>.

Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile (Dante Campana), "Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile", Huasco, Juillet 2004 (archives UPBB).

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *L'océan globalisé. Géopolitique des mers au XXI^e siècle*, Paris, Économica, 2007.

DAVIS Colin J., *Waterfront Revolts. New York and London Dockworkers, 1946-1961*, Chicago, University of Illinois Press, 2003.

FLACSO, *Estudio exploratorio destinado a la caracterización inicial de los trabajadores portuarios, levantamiento conceptual de perfiles, puestos de trabajo y a la identificación y evaluación de los factores de riesgo presentes en la actividad (2014-2015)*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015.

FOX-HODESS Kate, *Dockworkers of the World Unite: Worker Power and Trade Union Strategy in a Global Economy*, Doctor of Philosophy in Sociology, University of California, Berkeley, 2018.

Fundación Chile 21, *Estudio preliminar para levantar brechas en las condiciones de trabajo del sector portuario chileno*, Santiago, Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, 2015, URL : <https://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/73>

GAUDICHAUD Franck, *Memorias del sindicalismo portuario*, Santiago, Programa "Memoria del siglo XX", DIBAM, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural de Chile, 2017, URL : <http://www.memoriasdelsigloxx.cl/601/w3-propertyvalue-112516.html>.

HERRERA Henry, IGLESIAS Ricardo et LIRA Robinson, *Reestructuración marítimo portuaria en Chile durante el régimen militar: efectos económicos, laborales y sociales*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1993.

HILL Stephen, *The Dockers: class and tradition in London*, London, Heinemann Educational Books, 1976.

KAZAN Elia, *On the Waterfront*, Columbia Pictures, 108 mn, 1954.

KIMELDORF Howard, *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*, University of California Press, California, 1992.

LEAL Valentina et AGUIRRE Carlos, *Estiba y desestiba. Trabajo y relatos del Valparaíso que fue (1938 - 1981)*, Valparaíso, Talleres Libra, 2012.

LEGUÍA Jessica, *Unión portuaria del BíoBío. Origen y desarrollo en el marco de la disputa política*, Seminario de grado, Licenciatura en administración pública, Universidad de Concepción, 2016.

LEVINSON Marc, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton, Princeton University Press, 2006.

LOACH Ken, *Les dockers de Liverpool*, 51mn, VOSTFR, 1996.

LUMET Sidney, *A View from the Bridge*, Transcontinental Films, 110 mn, 1962.

MAH Alice, *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*, London, Palgrave Macmillan, 2014.

MARTÍNEZ B. Jorge, "Chile: Nación Marítima, Potencia Marítima", *Revista de Marina*, avril 1997, URL : <https://revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>.

Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, Santiago, MOP, 2005.

Ministerio de Planificación y Cooperación, *Chile: país puerto del Cono Sur*, Santiago, Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, 1996.

MELLO William J., *New York Longshoremen: Class and Power on the Docks*, Gainesville, University Press of Florida, 2010.

MUJICA Dolores, *¡Cargar! ¡Descargar! ¡Estibar! Breve historia de los trabajadores marítimo-portuarios durante el primer cuarto del siglo XX*, Santiago, Museo Obrero Luis Emilio Recabarren, 2005.

OIT, *Estudio general sobre el trabajo portuario*, Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 2002, URL : <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-iii-1b.pdf>.

PARKER Carlos, VALENZUELA Sergio et ÁVALOS Germán, *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*, Memoria inédita para optar al título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1985.

PIGENET Michel, « Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIX-XXe siècles », *Genèses*, N° 42, 2001, pp. 5-25, URL : <https://www.cairn.info/revue-geneses-2001-1-page-5.htm>.

PIGENET Michel, « L'expérience incommunicable des dockers ou le paradoxe portuaire » in Frank Georgi (dir.), *Autogestion, la dernière utopie*, Paris, Publications de La Sorbonne, 2003, pp. 367-380.

PIGENET Michel, « Modalités d'embauche et pratiques professionnelles. Aux sources des sociabilités militantes dans le syndicalisme docker », *Politix, Revue des sciences sociales du politique*, N° 63, 2003, pp. 79-90.

PINTO Francisca et SANCHEZ Ricardo, "El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado", *Boletín FAL*, N° 337, CEPAL, 2015, URL : https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37847/1/S1500075_es.pdf.

RENAULT Serge, « Le transport en conteneurs roule sur cinq jambes », *Outre-Terre*, vol. 2, N° 25-26, 2010, pp. 21-35, URL: <https://www.cairn.info/revue-outre-terre1-2010-2-page-21.htm>.

SANTIBAÑEZ Camilo, "Notas para el estudio de los conflictos laborales en los sectores estratégicos de la economía neoliberal chilena: La violenta formación de la Unión Portuaria del BioBío (2010-2014)", Inédit, Santiago, 2015.

SANTIBAÑEZ R. Camilo, "Los trabajadores portuarios chilenos y la experiencia de la eventualidad: Los conflictos por la redondilla en los muelles salitreros (1916-1923)", *Historia*, vol. II, N° 50, julio-diciembre 2017.

SANTIBAÑEZ R. Camilo, *Huelgas y lockouts portuarios por la redondilla: Los conflictos por el control de la contratación en los muelles chilenos (1916-1923)*, Santiago, Tesis para optar al grado de Magíster en Historia por la Universidad de Santiago de Chile, 2017.

SEGUEL Pablo, *La reorganización sindical de los trabajadores del proceso de trabajo marítimo portuario en el contexto de la modernización portuaria de la Región del BioBío (1998-2015)*, Seminario de grado, Licenciatura en sociología, FACS, Universidad de Chile, 2016.

SIMEY T. S. (ed.), *The Dock Worker*, Liverpool, The University Press of Liverpool, 1954.

TORNEL C. Mabel, *Diagnóstico del Clima Organizacional de la Unión Portuaria del Bío Bío*, Talcahuano, UPBB, 2012.

URRIOLA Rafael, *Trabajadores portuarios de Chile: entre la precariedad y la esperanza*, Santiago, Fundación Chile 21, junio de 2016, URL : www.chile21.cl/wp-content/uploads/2016/07/CI-Junio.pdf.

VALDÉS S. Néstor, *Los trabajadores portuarios*, Valparaíso, Memoria de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Católica de Valparaíso, 2000.

WINSLOW Calvin (ed.), *Waterfront Workers: New Perspectives on Race and Class*, Urbana, University of Illinois Press, 1998.

Presse et périodiques utilisés

Colectivos de Trabajadores

El Ciudadano

El Clarín de Chile

El Chanco E'Goma

El Diario de Concepción

El Diario de Antofagasta

El Dinamo

El Líder de San Antonio

El Mercurio

El Mercurio de Valparaíso

El Mostrador
El Nortero
El Sur
Ciper
Diario Universidad de Chile
Estrategia
La estrella de Valpo
La Segunda
La Tercera
Mundo Marítimo
Nuestro mar
Pastoral popular
Puerto
Portal Portuario
Pulso
Resumen
Revista FEDEFruta
Revista Rearme
Solidaridad
Soychile
Vidasindical

Centres d'archives et fonds consultés

Archives et dossiers de presse de la Bibliothèque Nationale du Congrès (Chili)
Archives digitales du CEME (*Centro Estudios "Miguel Enríquez"*)
Archives du *Sindicato de estibadores de San Vicente* (SESV)
Archives digitales de l'Union portuaire du BioBío
Archives digitales de l'Union portuaire du Chili
Archives personnelles de militants du SESV
Fonds de la Bibliothèque nationale de Santiago
Fonds de la Bibliothèque de l'Université du Chili
Fonds de la Bibliothèque de l'Université de Santiago
Fonds de la Bibliothèque de l'Université de Valparaíso
Fonds de la Bibliothèque de l'Université catholique de Valparaíso
Fonds de la Bibliothèque de l'Université de Concepción
Fonds de la Bibliothèque de l'Université Grenoble Alpes

Entretiens oraux réalisés

Voir la liste des personnes interrogées en Annexe 2.

Index des personnes citées

A

Aburto P., Edgard	151, 314
Agacino, Rafael	13, 16, 78, 128, 131, 133
Águila, Rafael	17, 80
Aguiar, Santiago	38
Aguirre Cerda, Pedro	63
Agurto, José	nombreux résultats, dont témoignage en annexe 26
Albornoz, Alejandro	156, 159, 160, 173, 229
Alcayaga, Juan	206
Alessandri, Jorge	62
Allende, Salvador	63, 70, 72
Álvarez, Camila	43, 139, 146, 185
Álvarez, Guillermo	71
Antunes, Ricardo	15
Aravena, Antonio	13, 16, 17
Araya, Eduardo	167, 182, 224
Armstrong, Alberto	17
Arriagada, Ricardo	141
Astorga, Walter	90, 91
Ascui C. Guillermo	151, 314
Ávalos, Robinson	126, 144, 146, 147, 151, 169, 201, 209, 224, 255
Aylwin, Patricio	79

B

Bachelet, Michelle	167, 180, 190, 201, 206, 214, 227, 230, 238, 245, 246, 248, 260, 261
Baeza, Sergio	106, 171, 202, 238, 377
Barrera, Manuel	16
Barría, Jorge	12
Baño, Rodrigo	35

Barzman, John	35
Béroud, Sophie	29
Blanco, Javiera	230, 238
Bourdieu, Pierre	30,
Bórquez, Alberto	207, 222, 225
Bustos, Jorge	214, 394
Bustos, Manuel	73
Bustos, Martín	74

C

Cataldo, Juan	68
Campana, Dante	nombreux résultats, dont les pages 118 à 148
Campero, Guillermo	16
Cánaves, Consuelo	248
Cañas, Carlos	94, 156, 199, 200
Cárdenas, Marco	42, 120, 123, 170, 255, 358, 364
Carolus Brown, Juan	245
Castel, Robert	14
Chahuán, Francisco	246
Cid, Moisés	89, 141
Cifuentes, Lucas	41, 42, 133, 173,
Contreras, Manuel	71
Cuevas, Cristian	37

D

Davies, Sam	35
Davis, Colin J.	35, 36, 183
De Almagro, Diego	51
De la Garza, Enrique	14, 15, 16
Di Tella, Torcuato	12
Díaz, Abdón	58

Díaz, Gonzalo	nombreux résultats, en particulier la page 130
Dunlop, John T.	25, 37

E

Echeverría, Magdalena	16
Escobar, Eberhard	73
Escobar, Patricio	16
Espinoza, Magno	55

F

Falabella, Gonzalo	16
Fassin, Didier	47
Fernández, Rene	144, 145
Fernández González, Jorge	75
Fierro, Juan	124
Flores, Víctor	204
Ford, Gerald	25
Foxley, Alejandro	16
Francino, Nelson	nombreux résultats, dont les pages 142 à 149
Fredes, Juan	146, 151, 314
Frege, Carola	32
Frei Ruiz-Tagle, Eduardo	81, 90, 143
Frías, Patricio	13
Frías, Óscar	68

G

Gárate, Manuel	70
Garcés, Mario	13
García, Rodolfo	243
Garretón, Manuel	78, 163
Grez, Sergio	50

Groux, Guy	24
González, Eduardo	115
González, Luis	217
González Cañas, Carlos	94, 156, 199, 200
González Videla, Gabriel	67
Gómez, Francisco	205
Gutiérrez, Francisca	17, 264

H

Hetzel, Anne-Marie	29
Hyman, Richard	26, 31, 174, 258, 263, 264
Hmed, Choukri	183
Huntington, Samuel	14

I

Ibáñez, Adolfo	62
Insulza, José Miguel	90

J

Jiménez, Armando	71
Jobet, Juan Carlos	221, 226, 227, 238
Julián, Dasten	15, 263

K

Kazan, Elia	98
Kelly, John	32
Kichner, (époux)	33
Kimeldorf, Howard	99
Klimpel, Pablo	100, 109, 135, 175, 210

L

Lagos, Ricardo	164, 309, 382
----------------	---------------

Lara, “Zorro”	144
Leguá, Jessica	43, 44, 129
Levesque, Christian	32, 258
Loach, Ken	99

M

MacCarthy, John D.	118
Mah, Alice	36, 40, 183
Maldonado Lara, Sergio	102, 103
Marshall, John	246, 366, 369
Martínez, Arturo	238
Matthei, Evelyn	209, 211, 212, 383, 384
Matthieu, Lilian	31
Mello, William J.	36, 99
Menares, Oscar	132, 133, 149, 159, 170, 230, 248, 255, 260
Miller, Arthur	99
Milos, Pedro	13
Modonesi, Massimo	28, 36, 265
Mora, Francisco	130
Mora, Ignacio	57
Moreno, Wenceslao	67, 68, 69, 72, 74, 101, 253
Moulian, Tomás	16, 70
Murray, Gregor	32, 258

N

Neira, Luis	133, 159, 172, 179, 184, 255
Núñez, Daniel	17
Núñez, Samuel	71

O

Offerlé, Michel	27
-----------------	----

O'Higgins, Bernardo	52
Olin Wright, Erik	241
Onofre Chamorro, Juan	59
Orellana, Richard	203, 204, 214, 217, 228, 338, 339, 374, 381, 383

P

Pardo, Luis	58
Parra, Joan	146
Parra, Sergio	43, 44, 121, 123, 124, 128, 146, 170
Peña, Margarita	203, 204, 209, 214, 218, 260
Pérez Sepúlveda, Sebastián	101
Pigenet, Michel	35, 99, 103, 104
Pinto, Julio	11, 36, 50, 51
Piñera, Sebastián	194, 195, 206, 211, 220, 223, 245, 260, 261
Pinochet, Général	13, 72, 77, 87, 88, 99, 197, 245

Q

Quezada, Juan	156
Quijoux, Maxime	24
Quiroga, Loreto	37, 38, 39

R

Ramírez Necochea, Hernán	12, 54
Recabarren, Luis Emilio	57, 61, 62, 175, 252
Rebolledo, Gabriel	248
Ríos, Eduardo	68, 72
Riquelme, Daniel	133
Riquelme, Pedro	172, 180, 192, 219, 224, 340
Rojas, Manuel	23
Rojas, Roberto	106, 210, 377
Rojo, Héctor	71

Rubio, José	151, 191
Ruiz, Carlos	78
Ruiz Tagle, Jaime	16

S

Sainsaulieu, Ivan	26, 27
Salazar, Gabriel	13, 50, 51
Santibáñez, Camilo	41, 42, 44, 60, 130, 133, 180, 201
Scott, James	245
Seguel, Pablo	43
Senén González, Cecilia	33
Sepúlveda, Luis	19
Silva, Diego	240, 241
Silva Berón, Jorge	nombreux résultats, dont pages 136 à 148 et annexe 12
Siméant, Johanna	20, 188
Solar, Enrique	96, 203, 204, 214, 219, 223, 226, 228, 236, 337, et témoignage en annexe 27
Soria, Jorge	140, 309

T

Tarrow, Sidney	30, 177, 189, 207
Thompson, Edward P.	28, 152, 168, 169
Tilly, Charles	177, 178, 189
Tironi, Eugenio	16
Touraine, Alain	12, 15, 25
Toloza, Pablo	205
Tornel, Mabel	175 et annexe 17

U

Urrutia F., Miguel	40, 42, 44
--------------------	------------

V

Valenzuela, Humberto	62
Vargas, Sergio	nombreux résultats, dont témoignage en annexe 28
Vitale, Luis	25, 50
Von Appen, Richard	238, 245
Von Appen, Sven	88, 245, 376

W

Winslow, Calvin	36
Womack, John	37, 38, 257, 259

Y

Yévenes, Eric	145, 150
---------------	----------

Z

Zapata, Francisco	15
Zald, Mayer	118

Index des organisations citées

A

AFL-CIO, American Federation of Labor - Congress of Industrial Organizations	68, 74, 75, 98
AFP, Administradoras de Fondos de Pensiones	74, 97, 165, 197, 199, 262
Alemana Kosmos	52
Alliance pour le progrès	68
Angelini, groupe	87, 89, 90, 111, 115, 118, 180, 239, 261
Asamblea Obrera de la Alimentación Nacional	61
ASOEX, Asociación de exportadores de frutas de Chile	89, 338
ATI, Antofagasta Terminal Internacional	82

B

B&M Agencia Marítima 213

C

Cámara Marítima / Chambre maritime nombreux résultats, dont pages 43 à 49 et 241 à 245

CCTT, Colectivos de Trabajadores 128, 131

Celulosa Arauco 88, 111, 115, 117, 118, 192

CEPAL, Comisión Económica para América Latina y el Caribe 43, 81, 176, 177

CIOSL, Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres 68

CMPC, Compañía manufacturera de papeles y cartones 88, 111, 118

COMACH, Confederación Marítima de Chile 65 à 75 – 99, 106, 120, 157, 202, 203, 204, 210, 216, 258

CONGEMAR,
Confederación Nacional de Gente de Mar, Portuarios y Pesqueros de Chile 157, 390

CONFECH, Confédération des Etudiants du Chili 197, 198, 223, 340, 380

Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile nombreux résultats, dont pages 134 à 147

COPEC, Compañía de petróleos de Chile 117, 118

CORFO, Corporación de Fomento de la Producción 63

COTRAPORCHI,
Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile nombreux résultats, dont pages 202 à 216

CPC, Cámara de la producción y el comercio 79

CSAV, Compañía Sud Americana de Vapores 87

CTC, Confederación de Trabajadores del Cobre 37, 198, 201

CTCh, Confederación de Trabajadores de Chile 62

CUT, Central Unitaria de Trabajadores 68, 71, 79, 90, 133, 158, 171, 200, 229, 238, 257, 325, 327, 361, 362, 387, 390

D

DC, Démocratie chrétienne 16, 71, 72, 73, 79

DIRECTMAR, Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile	41, 42, 63, 64
E	
ECO, ONG	13
EMPORCHI, Empresa Portuaria de Chile	66, 72, 73, 81, 101, 120, 253
Elecmetal	87
EPV, Empresa Portuaria de Valparaíso	84, 214, 238
F	
FEDEFRUTA, Federación de Productores de Fruta de Chile	208, 210
Federación de empleados de bahía de Valparaíso	68
Federación Obrera Regional Chilena	59
Federación de trabajadores eventuales de Lirquén	191
FETRAFOR, Federación de Trabajadores Forestales de la Provincia de Arauco	201
FETRAMPEC, Federación de Trab. Marítimos portuarios eventuales y contratados	98, 202, 212, 222, 239, 240, 241 et annexe 28
FETRAPORCHI, Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile	70, 72,
FETRAPORTCES, Federación de trabajadores marítimos portuarios de la costanera espigón	240, 242, 387
FETRAPRI, Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique	138 à 146, 189, 197, 205, 218
FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales	12, 43, 94
FOCH, Federación Obrera de Chile	57, 59, 61, 62
Fundación Chile 21	43, 94, 96
G	
Gremio de Jornaleros y Lancheros	53, 57
Gran Combinación Mancomunal Obrera	57

Gobernación Marítima	60, 61, 385
Gulft Line	52
H	
HHLA, Hamburger Hafen und Logistik AG	86
I	
IADSL, Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre	68
IDC, International Dockworkers Council	146, 264
ITI, Iquique Terminal Internacional	82, 141, 309, 341
ITF, Federación Internacional de Trabajadores del Transporte	68
IWW, Industrial Workers of the World	59, 99, 252
Izquierda Libertaria	132, 172, 173, 186
M	
MIR, Movimiento de Izquierda Revolucionaria	110, 133
Matte, groupe	87 à 90, 111, 117, 118, 239, 247, 261, 352, 385, 391
O	
OCL, Organización Comunista Libertaria	131 à 134, 172, 186, 201
OIT, Organisation Internationale du Travail	12
P	
Pacific Steam Navigation Company	52, 55
Partido Nacional	70
Partido Comunista de Chile	12, 37, 57, 61, 62, 67, 68, 71, 74, 77, 99, 133, 206
Partido Socialista de Chile	16, 54, 62, 70, 71, 238
PCE, Puerto central	89, 98, 161, 162, 166, 206, 211, 212, 239, 240, 247, 352, 385, 386

PET, Programa de Economía del Trabajo	12
POS, Partido Obrero Socialista	61, 252
PTR, Partido de Trabajadores Revolucionarios	223
Puerto Panul	82, 88, 161, 166
PULOGSA, Puertos y Logística	88
R	
Red Sindical de Atacama	213
S	
SAAM, Sudamericana agencia aéreas y marítimas	46, 86, 87, 89, 114, 117, 118, 247, 248, 367
SESV, Sindicato de Estibadores de San Vicente	nombreux résultats, dont pages 116 à 127
Sindicato de Trabajadores Portuarios Embaladores de Talcahuano	145, 150, 151, 313
Sindicato Estibadores y Desestibadores de Muellaje del Maipo	182
Sindicato de Marineros de Bahía de San Antonio	90
Sindicato de Minera Candelaria	201, 214
Sindicato Profesional de Estibadores y Desestibadores Marítimos de Valparaíso	65
Sindicato Profesional de Obreros Marítimos de Valparaíso	65
Sindicato de Jornaleros Marítimos y Ramos Similares de Valparaíso	62
SITECO, Sindicato de Trabajadores del Cobre	198, 201, 223, 224, 340
SITRAMAPOR, Sindicato de Trabajadores Marítimos Portuarios	145, 309
Sociedad mutualista Gran Unión Marítima	57
SOFOFA, Sociedad de Fomento Fabril	141
SSA Holdings International	86
STI, San Antonio Terminal Internacional	82, 86, 206, 211, 216, 222, 225, 340, 388

SVTI, San Vicente Terminal Internacional	46, 82, 84, 86, 87, 113, 114, 115, 116, 119,
T	
TCVAL, Terminal Cerros de Valparaíso	214, 222, 341, 383, 385, 388
TPS, Terminal Pacífico Sur Valparaíso	82, 86, 120, 210
U	
Unión Portuaria de Atacama	158, 213, 215, 220, 340
Unión Portuaria de Huasco	126, 151, 157, 161, 166, 169, 192, 195, 196, 201, 206, 213, 218, 255, 340, 341
UPBB, Unión Portuaria de Biobío	nombreux résultats, dont pages 108 à 134
UPCH, Unión Portuaria de Chile	nombreux résultats, dont pages 147 à 188
Ultramar, groupe	88, 115, 229, 383
ULTRAPORT	88, 140, 202 à 208, 210 à 218, 221 à 228, 237, 238, 309, 337 à 341, 378
V	
Vicaría pastoral obrera	130
Von Appen, Groupe	nombreux résultats, dont pages 212 à 235
W	
W.R. Grace	52

Index des cartes, photos et graphiques

Carte N°1. Le Chili et ses ports

Carte N°2. Le système portuaire de la province de Concepción

Photo N° 1. Travail des dockers sur le quai du port Valparaiso – 1900

Photo N 2. Meeting ouvrier avenue Brésil lors de la grève de Valparaiso en 1903

Photo N° 3. Le tableau de nombrada à SESV (2014)

Photo N° 4. Vue aérienne du terminal SVTI

Photo N° 5. Le port de Coronel et ses trois jetées

Photo N° 6. Décharge d'un porte-conteneur par des grues Liebherr (Puerto Lirquén)

Photo N° 7. José Agurto A., dirigeant du SESV et de l'Union portuaire

Photo N° 8. 'Dante' Claudio Campana (2009)

Photo N° 9. Local du *Sindicato de estibadores de San Vicente*

Photo N° 10. Jorge Silva Berón, dirigeant de la *Coordinadora Marítimo Portuaria*

Photos N° 11. Premier congrès de l'UPBB – 24 octobre 2010, Talcahuano

Photo N° 12. Gonzalo Díaz intervient lors du Congrès de l'UPCH à Iquique (juin 2015)

Photo N° 13. Logo de l'Union Portuaire du Chili

Photo N° 14. Manifestation de l'UPBB dans le centre de Concepción (2014)

Photo N° 15. Manifestation populaire fêtant la victoire des dockers de Lirquén (12 juin 2011)

Photo N°16. L'Union portuaire aux côtés des mineurs de cuivre et des étudiants (juin 2013)

Photo N° 17. Affiche de la manifestation du 3 avril 2013 organisée par l'UPBB

Photo N°18. Les dockers du syndicat numéro 2 bloquent l'entrée du port d'Angamos

Photos N° 19. Affrontement entre dockers et carabiniers dans le port d'Angamos (8 janvier 2014)

Photo N° 20. Enrique Solar, Richard Orellana et deux de leurs camarades en grève de la faim dans la cathédrale d'Antofagasta

Photo N° 21. Affiche digitale réalisée par l'UPCH pour expliquer le 22 septembre

Photo N° 22. Vargas annonce son retrait de la direction nationale de l'UPCH

Photo N° 23. Sergio Vargas, alors dirigeant syndical dans le port de San Antonio

Photo N° 24. Appel à la grève portuaire nationale contre la réforme du travail (6 juillet 2015)

Graphique N° 1. Evolution des charges transférées dans les ports chiliens (1968-2015)

Graphique N° 2. Évolution de la propriété des ports chiliens (1954-2014)

Graphique N° 3. La structuration interne de l'UPBB

Graphique N° 4. Le conseil exécutif de l'UPBB

Graphique N° 5. Nombre de jours de grève par port en Amérique Latine

ANNEXES

Annexe 1. Schéma théorique des différents niveaux de politisation syndicale dans le processus de travail

Ámbito de la politización respecto al lugar de trabajo	Nivel de politización
Endógeno	a) <i>Económico salarial</i> : se expresa en la necesidad de la organización colectiva de trabajadores (sindicato) con el objetivo de mejorar sus condiciones económicas elementales por medio de aumentos salariales directos y/o indirectos.
	b) <i>Organización del proceso de trabajo</i> : este nivel se refiere a una organización de trabajadores que se plantea demandas y/u objetivos que implican algún grado de empoderamiento sobre la administración, organización y dirección del espacio de trabajo cuestionando el control del proceso de trabajo por parte del empresario.
	c) <i>Control de la producción</i> : es un nivel de politización en el que las demandas y/o objetivos del sindicato cuestionan la propiedad del capital, ya sea apuntando a la participación conjunta de la toma de decisiones sobre los excedentes de la empresa (cogestión), o en su forma más avanzada, apuntando al control directo del capital y el excedente, y su distribución entre los trabajadores (control obrero).
Exógeno	d) <i>Corporativista</i> : es un nivel en el que las demandas y/o objetivos trascienden el lugar de trabajo inmediato para abarcar intereses del conjunto de los trabajadores (o determinadas franjas de ellos), pero ciñéndose a lo estrictamente laboral como ámbito legítimo de la actividad sindical.
	e) <i>Sociopolítico</i> : este nivel de politización supone demandas y/o objetivos que apuntan satisfacer los intereses de los trabajadores (o determinadas franjas de ellos) por medio de la interpelación de los distintos ámbitos de la sociedad rebasando lo laboral, abriendo la disputa por formas salariales indirectas. En este sentido supone la articulación con otras manifestaciones políticas sectoriales en su disputa, pero sin llegar a plantearse un cuestionamiento de las relaciones sociales de producción ni de la propiedad privada de los medios de producción.
	f) <i>Rupturista</i> : es el nivel más desarrollado de politización, y se relaciona con un actor sindical cuyas demandas y/o objetivos apuntan a un cuestionamiento de las relaciones sociales de producción capitalistas como límite de los intereses de los trabajadores, incorporando la idea de algún tipo de proyecto político alternativo que altere significativamente la distribución del excedente.

Source : Karim Campusano, Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, Pablo Seguel y Miguel Urrutia, « Conflictividad laboral y politización en los procesos de trabajo. Una propuesta teórica para el análisis de la trayectoria reciente del movimiento sindical chileno », op. cit.

Annexe 2. Liste des entretiens réalisés, filmés, sélectionnés, analysés et transcrits

(Note : les noms suivis de * correspondent aux trois entretiens reproduits intégralement ci-après, en fin des annexes)

N°	Entrevistado	Edad	Nombre de empresa y/o holding del sindicato y cargo del dirigente entrevistado	Fecha	Duración	Formato
1	Alejandro Albornoz Crisóstomo	50	Presidente Sindicato de Trabajadores Permanentes N°1 Puerto Lirquén SA.	4/12/2015	1:10:03	1 archivo MP4 y 4 archivos AVCHD
2	Carlos González Cañas	43	Presidente Sindicato N° 1 de Estibadores del Puerto de Coronel	30/04/2015	1:07:03	2 archivos MP4
3	Eduardo Araya Valdebenito	50	STI, Presidente Sindicato SEM	18/03/2015	48:76	3 archivos AVCHD
4	Enrique Solar*	38	Ex - secretario del sindicato N° 2 de trabajadores portuarios eventuales y contratados de Puerto Angamos, Mejillones	29/05/2014 30/05/2014	49:03	3 archivos MPG
5	Gonzalo Díaz	42	Unión Portuaria del BioBío, Comunal Talcahuano-San Vicente. Asesor del Sindicato (y también de la Unión BioBío y la Unión de Chile)	28/07/2015	1:21:11	1 archivo MP4, 1 archivo de audio y 4 archivos AVCHD
6	José Agurto Alegría*	58	Dirigente sindical del Sindicato de estibadores de San Vicente, vocero de la UP	4/11/2014	1:19:56	4 archivos MPG

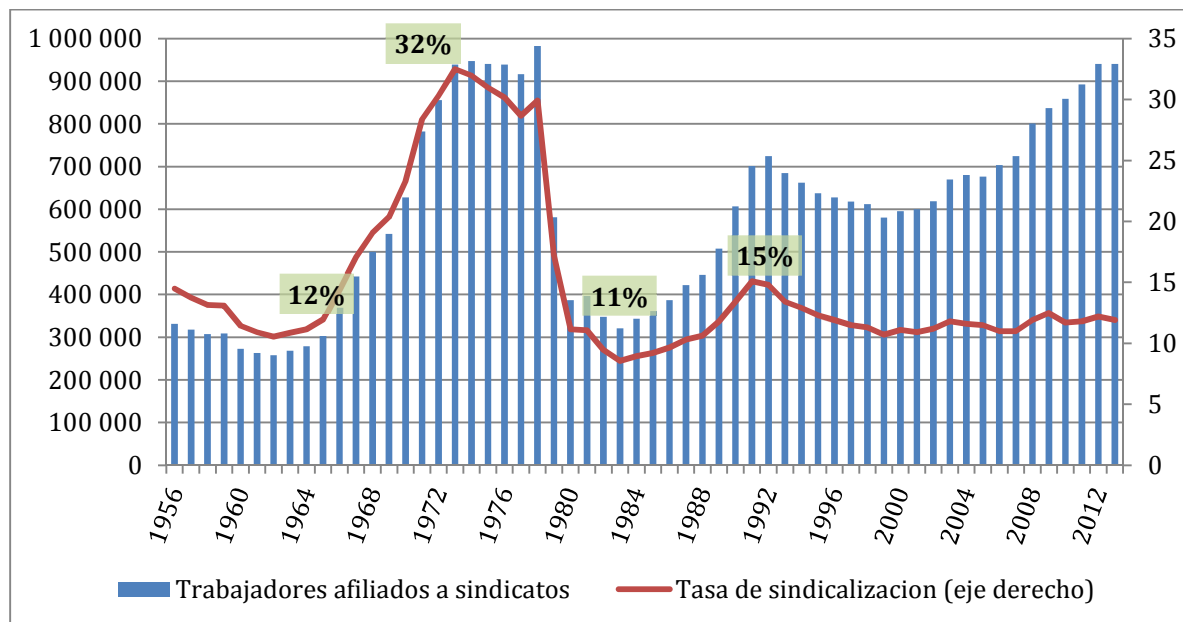
			del BioBío			
7	Luis Neira Peña	51	Presidente Sindicato Muellaje SVTI 1 y 2 de contratados	1/05/2015	01:09:04	2 archivos en MP4 y 4 archivos en AVCHD
8	Marcos Cárdenas	48	Operador de grúa, miembro del sindicato de Estibadores de San Vicente	25/05/2014	50:36	4 archivos en MPG
9	Moisés Cid de la Parra	56	Presidente del Sindicato de embaladores, puerto de Talcahuano	24/05/2014	46:04	2 archivos MPG
10	Margarita Peña	58	Abogada Derecho Laboral, independiente, asesora sindicato portuario en Mejillones	03/02/2016	58:26	2 archivos en MP4 y 4 5 archivos en AVCHD
11	Nelson Francino	34	Presidente de la Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique (FETRAPI)	17/03/2015	1:33:02	4 archivos AVCHD
12	Óscar Menares Hernández	33	Oscar Menares, abogado laboral, asesor Unión portuaria del BioBío	24/05/2014	54:06	2 archivos MPG
13	Pedro Riquelme	43	Secretario del Sindicato de Trabajadores Marítimos del puerto de Coronel	30/04/2015	52:16	4 archivos MP4

14	Robinson Ávalos Valenzuela	75	Presidente Sindicato de Trabajadores Portuarios Estibadores de Huasco	2/12/2015	57:02	1 archivo MP4 y 3 archivos AVCHD
15	Sergio Maldonado Lara	52	Estibador, Comisión d nombrada de San Vicente	24/05/2014	19:26	3 archivos MPG

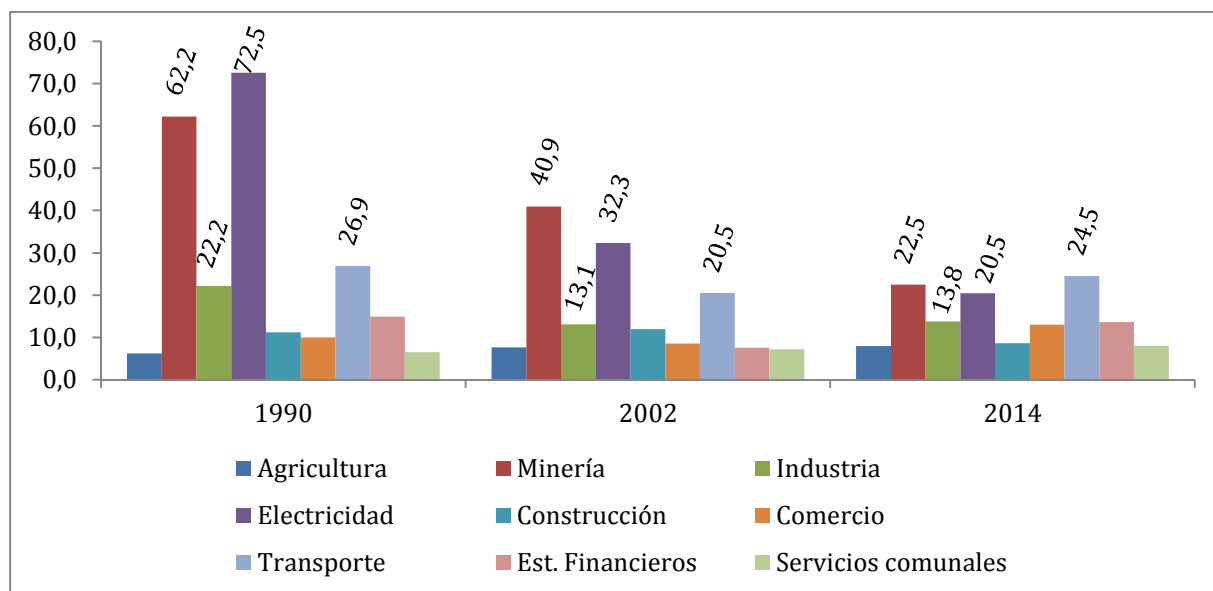
16	Sergio Parra	44	Socio del Sindicato de estibadores de San Vicente	24/05/2014	49:32	2 archivos MPG
17	Sergio Vargas*	56	Ex presidente de la Federación de Trabajadores portuarios de San Antonio	13/05/2015	01:11:45	1 archivo MP4 y 2 archivos AVCHD
18	Pablo Klimpel	32	Director Sindicato de trabajadores transitorios y eventuales de Valparaíso	20/02/2016	01:14:17	2 archivos MP4 6 archivos AVCHD

Annexe 3. Evolution et taux de syndicalisation et du nombre d'affiliés à des syndicats au Chili

Tasa de sindicalización (por ocupados) y población afiliada a sindicatos



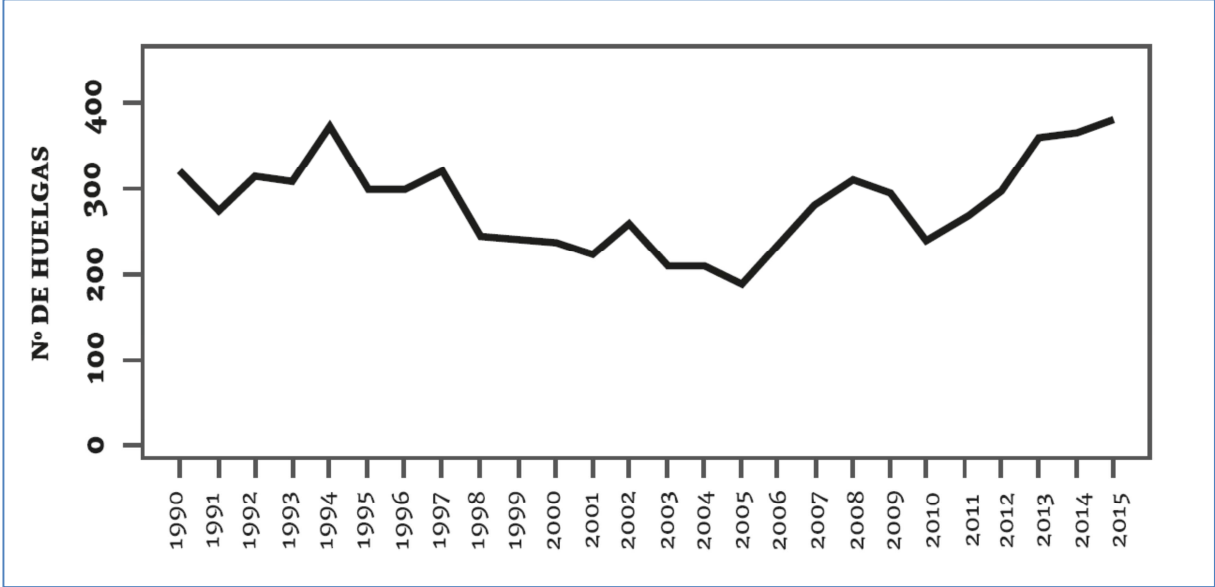
Tasa de afiliación sindical por rama de actividad económica, 1990-2014



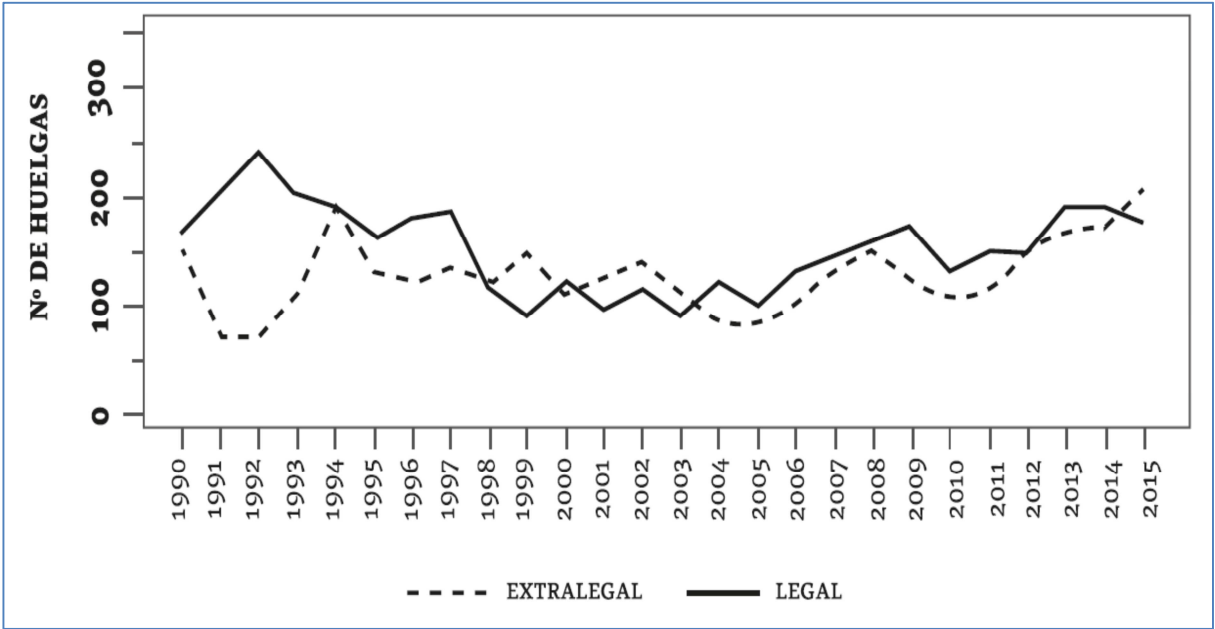
Source : élaboration de Sebastián Osorio sur la base de plusieurs données statistiques officielles (publié dans Franck Gaudichaud, Sebastián Osorio, "Los caminos del movimiento sindical ante la democracia neoliberal y el legado de la Dictadura, 1990-2015", op. cit.).

Annexe 4. Nombre grèves et dynamique des grèves légales et illégales au Chili (1990-2015)

Fréquence des grèves (1990-2015)

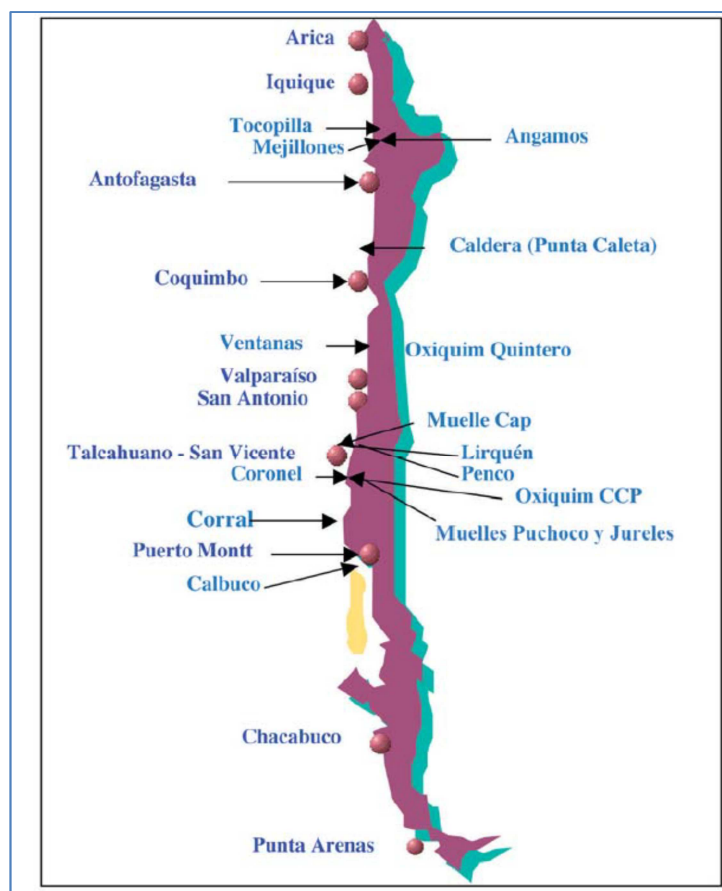


Dynamique des grèves selon leur légalité (1990-2015)



Source : élaboration de Domingo Pérez, Rodrigo Mebel et Diego Velásquez - *Observatorio de Las Huelgas Laborales* (OHL/COES), 2017.

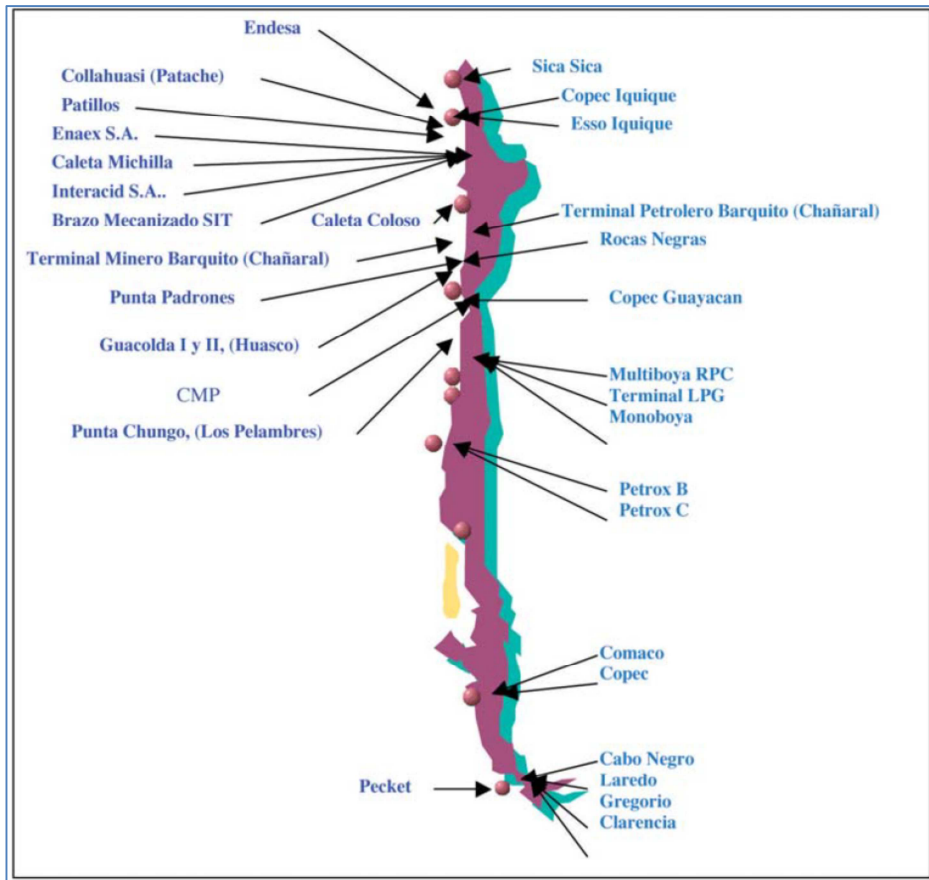
Annexe 5. Ports « d'usage public » au Chili (administrés par des entreprises publiques comme privées) en 2005



Empresas Estatales	Empresas Privadas
Empresa Portuaria Arica	Puerto Tocopilla
Empresa Portuaria Iquique	Puerto Mejillones
Empresa Portuaria Antofagasta	Puerto Angamos (17)
Empresa Portuaria Coquimbo	Puerto Caldera
Empresa Portuaria Valparaíso	Puerto Ventanas
Empresa Portuaria San Antonio	Terminal Oxiquim Quintero
Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente	Puerto Lirquén
Empresa Portuaria Puerto Montt	Muelles De Penco
Empresa Portuaria Chacabuco	Muelle CAP
Empresa Portuaria Austral	Terminal Oxiquim Escuadrón
	Muelles Puchoco y Jureles
	Puerto de Coronel
	Puerto de Corral
	Terminal San José De Calbuco

Source : Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 19-20.


Annexe 6. Ports « d'usage privé » au Chili en 2005



PUERTOS MINEROS	PUERTOS PETROLEROS
Terminal Endesa	Sica Sica
Terminal Collahuasi (Patache)	Terminal Copec Iquique
Patillos	Terminal Esso Iquique
Caleta Coloso	Terminal Rocas Negras
Terminal Interacid S.A.	Terminal Petrolero Barquito
Terminal Enaex	Terminal Copec Guayacán
Caleta Michilla	Terminal Multiboya RPC
Brazo mecanizado SIT	Terminal LPG
Tocopilla	Terminal Monoboya
Punta Padrones	Petrox B
Guacolda I, Huasco	Petrox C
Guacolda I, Huasco	Terminal Marítimo Comaco
Terminal Barquito, (Chañaral)	Terminal Marítimo Copec
Terminal CMP Guayacan	Cabo Negro
Terminal Punta Chungo (Los Pelambres)	Laredo
Terminal Pecket	Gregorio
	Clarencia

Source : Ministerio de Obras Públicas, *Sistema Portuario de Chile*, op. cit., pp. 108-109.

Annexe 7. Participation de chaque port dans le commerce extérieur du Chili, par type de charges (2016)



Localidad	Total Nacional	Carga General	Granel Líquido	Granel Sólido	Reefer
Arica	2,8%	6,9%	1,3%	0,9%	0,6%
Iquique	1,8%	4,3%	2,0%	0,1%	0,0%
Patillos	5%	3,1%	0%	11,8%	0%
Patache	2,0%	0,0%	0,0%	4,6%	0,0%
Tocopilla	3,5%	0,9%	0,0%	7,4%	0,0%
Michilla	0,9%	0,1%	0,8%	1,6%	0,0%
Mejillones	5,9%	0,3%	15,2%	5,9%	0,0%
Angamos	3,8%	7,0%	0,4%	3,6%	0,0%
Antofagasta	2,6%	3,5%	1,9%	2,5%	0,1%
Coloso	2,2%	0,1%	0,0%	5,0%	0,0%
Chañaral - Barquillo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Caldera	5,0%	0,0%	1,4%	10,7%	1,4%
Huasco	5,2%	0,3%	0,0%	11,6%	0,2%
Coquimbo	0,7%	0,2%	0,0%	1,4%	1,1%
Guayacán	1,1%	0,0%	0,4%	2,2%	0,0%
Los Vilos	1,2%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%
Quintero	8,5%	0,0%	40,1%	0,0%	0,0%
Ventanas	4,2%	0,0%	0,4%	9,4%	0,0%
Valparaíso	7,5%	18,8%	0,0%	0,1%	38,1%
San Antonio	13,1%	25,8%	0,9%	7,2%	41,5%
Lirquén	4,2%	11,5%	0,0%	0,9%	5,3%
Penco	0,2%	0,1%	0,0%	0,4%	0,0%
Talcahuano	3,0%	0,0%	13,9%	0,0%	0,1%
San Vicente	8,3%	9,5%	17,4%	3,3%	7,3%
Coronel	7,1%	10,3%	1,7%	7,8%	4,2%
Corral	0,4%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%
Puerto Montt	0,5%	0,2%	0,0%	0,9%	0,0%
Calbuco	0,7%	0,0%	0,1%	1,6%	0,0%
Chacabuco	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%

Source : Camara Marítima, 2016, <http://www.camport.cl>.

Annexe 8. Classement des principaux ports chiliens en Amérique Latine, selon nombre de conteneurs et volumes transportés

Ranking de Movimiento de contenedores en puertos de América Latina y el Caribe, Ranking 2014

Ranking de movimiento de contenedores en los puertos de América Latina, elaborado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL a partir de la información estadística oficial de cada país.

Ranking	Puerto/Port	País/Country	2012 (TEU)	2013 (TEU)	2014 (TEU)	Variación/change % 2014/2013
12	San Antonio	Chile	1,069,271	1,196,844	1,093,625	-9%
14	Valparaíso	Chile	942,647	910,78	1,010,202	11%
28	Coronel	Chile	167,682	394,07	521,527	32%
30	San Vicente	Chile	585,28	453,174	475,164	5%
43	Iquique	Chile	245,29	244,565	240,823	-2%
45	Arica	Chile	182,039	204,174	216,392	6%
55	Puerto Angamos	Chile	134,162	148,973	167,266	12%
60	Lirquén	Chile	143,635	126,244	106,438	-16%
66	Antofagasta	Chile	90,232	100,564	81,936	-19%
88	Punta Arenas	Chile	32,211	26,781	26,263	-2%
101	Chacabuco	Chile	9,963	8,398	6,075	-28%
103	Coquimbo	Chile	778	5,24	4,584	-13%

Elaboración propia. Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI | CEPAL | Naciones Unidas, 2014.

Ranking Movimiento portuario de América Latina y el Caribe - 2013 (Toneladas).

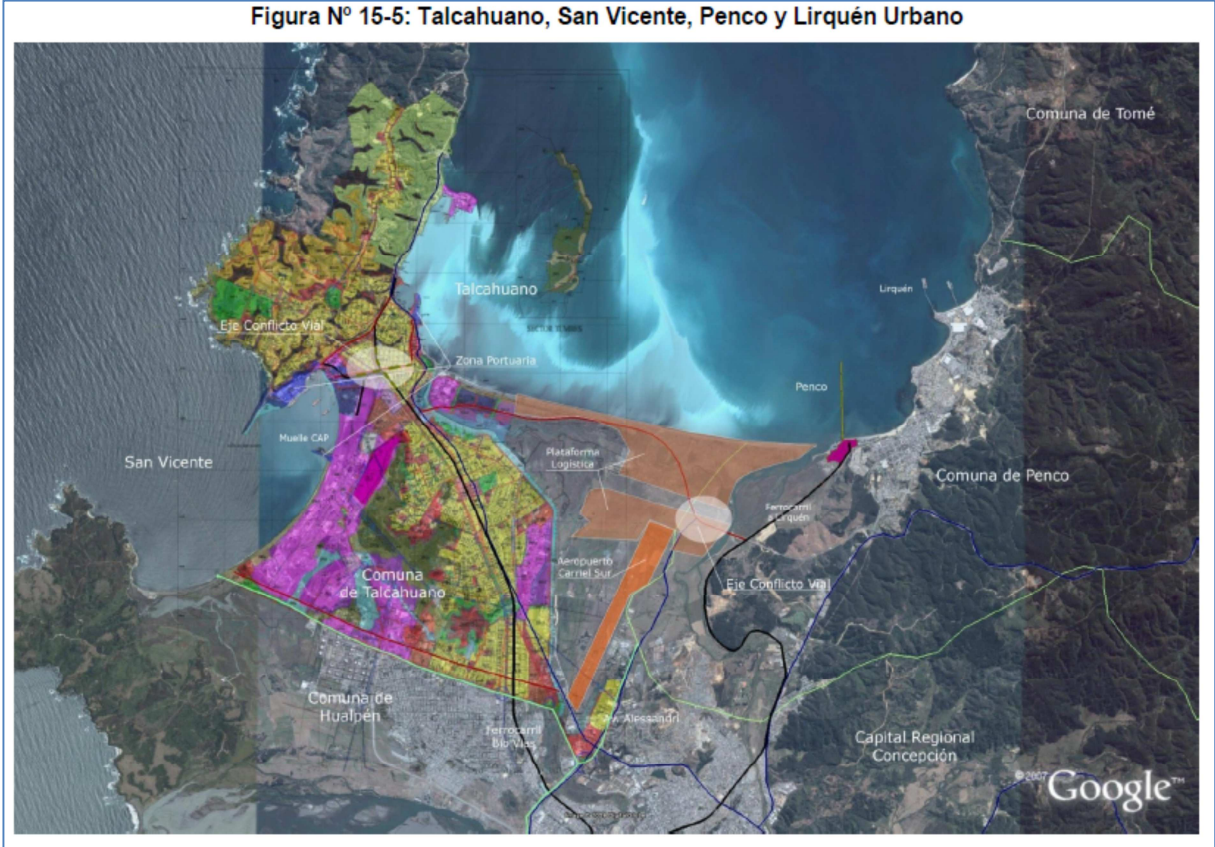
Ranking de movimiento portuario en Toneladas totales, elaborado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL a partir de la información estadística oficial de cada país.

Ranking	Puerto/Port	Región	2011 (Ton)	2012 (Ton)	2013 (Ton)	Variación/change % 2013/2012
25	San Antonio	Chile	15,710,599	16,677,415	17,446,146	4.6%
26	Quintero	Chile	15,263,377	16,607,233	17,185,728	3.5%
47	Valparaíso	Chile	10,533,864	10,367,735	10,257,623	-1.1%
62	Huasco	Chile	8,553,139	9,112,965	7,228,580	-20.7%
63	Coronel	Chile	5,543,687	6,438,938	6,155,846	-4.4%
68	Ventanas	Chile	4,087,740	5,170,744	5,677,223	9.8%
70	San Vicente (SVTI)	Chile	5,701,733	6,903,641	5,614,831	-18.7%
73	Patillos	Chile	6,940,682	5,034,804	5,284,864	5.0%
77	Lirquén	Chile	4,598,393	4,021,336	4,532,169	12.7%
82	Tocopilla	Chile	3,862,518	4,094,340	3,973,138	-3.0%
91	Arica	Chile	2,645,121	2,578,582	3,023,316	17.2%
96	Cabo Froward	Chile	0	0	2,682,190	-
99	Puerto Angamos	Chile	2,592,706	2,222,790	2,660,387	19.7%
100	Iquique	Chile	2,706,526	2,448,346	2,417,378	-1.3%

Elaboración propia. Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI | CEPAL | Naciones Unidas, 2014.

Source : Pablo Seguel, op. cit., 2016, pp. 79-80 (d'après les chiffres de CEPAL, 2014).

Annexe 9. Les ports de la province de Concepción et leur hinterland



Source : MOPTT, *Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria*, op. cit., 2010, p. 15-5.

Annexe 10. Structure des exportations de la région du BioBío

AÑO	Total exportaciones originadas por sector (mls US S FOB)	Pesca	Agrícola	Forestales	Otras Industrias	Otras Exportaciones
2009	4.351.768	724.731	347.783	2.768.797	423.214	87.243
2010	4.405.809	468.488	379.926	3.247.516	242.142	6.122
2011	5.466.969	437.599	474.226	3.987.381	454.941	112.822
2012	4.953.289	434.106	443.121	3.698.574	272.066	105.425
2013	5.235.857	339.911	502.071	4.006.008	295.103	92.768
2014	4.712.089	343.856	397.429	3.437.035	327.758	206.012



Source : Pablo Seguel, *La reorganización sindical de los trabajadores...*, op. cit., p. 84 (d'après *Instituto nacional de estadísticas del BioBío*).

Annexe 11. Sommaire du diagnostic national élaboré par Dante Campana pour la « coordinadora » sur le système portuaire et les revendications syndicales (2004)

Propuesta Nacional de los Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile

Coordinadora de Trabajadores Marítimos Portuarios de Chile

Huasco, Julio de 2004

Introducción:

1.- La compleja realidad del presente:

- 1.1.- La entrega de los puertos chilenos a las transnacionales
- 1.2.- El código ISPS y la militarización forzada de los puertos
- 1.3.- La modernización de las faenas portuarias y la marginación de los trabajadores
- 1.4.- El crecimiento de las faenas portuarias de acopio y la precarización de las condiciones de empleo
- 1.5.- Los aumentos en la productividad y la disminución de los salarios reales
- 1.6.- La ineficacia de la legislación laboral y el abuso de los empleadores
- 1.7.- La falta de reglamentación de las faenas portuarias y la ineficiencia de los sistemas de fiscalización
- 1.8.- Las características del empleo en el sector y la reproducción de la pobreza
- 1.9.- La ineficiencia del sistema previsional y la indigencia de los trabajadores pensionados
- 1.10.- La indiferencia del estado, respecto a las necesidades básicas del trabajador

2.- Las necesidades y los derechos:

- 2.1.- En relación al empleador**
- 2.2.- En relación al estado de Chile**
- 2.3.- En relación al conjunto de la sociedad**

3.- Las demandas:

- 3.1.- Modificar el código del trabajo
- 3.2.- Reglamentar la actividad portuaria
- 3.3.- Crear una administradora solidaria de fondos previsionales y ahorro

Source : Archives UPCH, 2004.

Annexe 12. Jorge Silva Berón vu par le journal *El Mercurio*

“El ‘Corleone’ de los puertos”

Jorge Silva Berón (47), quien preside el Sindicato de Trabajadores Marítimo-Portuarios (Sitramaport) y la Federación de Trabajadores Portuarios de Iquique (Fetrapi), es consejero para América Latina del Consejo Internacional de Estibadores y vocero nacional de la Coordinadora Marítima Portuaria, se ha ganado el apodo de "el Corleone de los puertos".

Incluso hay quienes lo tildan de "agitador financiado por organismos internacionales". Silva desvirtúa estas imputaciones. "No vivo de ser dirigente. Tengo que trabajar, subirme de madrugada o noche a los barcos". Agrega que cuando viaja fuera de Chile -ha participado en seminarios y conferencias en Perú, Argentina, Brasil, Estados Unidos, Canadá, España e Italia- es por invitaciones.

Lleva 10 años como dirigente de los trabajadores eventuales, en los que consolidó una fama de duro y extremista. En su currículum destaca el paro de 35 días en 1999. El 2003, como miembro de la Coordinadora nacional fue clave en la paralización de los puertos de la Octava Región, donde la cadena exportadora no resiste una paralización, porque industrias como la celulosa no tienen capacidad de almacenamiento, lo que obligó a las empresas a ceder y terminar la paralización en dos días. "Allá no presentó pliego, sólo se tomó los accesos a los puertos y mandó las condiciones al Intendente", es la versión que cuentan los administradores de los terminales. Pero el dirigente argumenta que se movilizaron porque en esa zona apenas pagaban \$ 4.000 por el turno y lograron llevarlo a 10.000.

Silva Berón -nacido el 26 de marzo de 1957- afirma que no responde a intereses políticos, pues no tiene militancia y se define como independiente. Reconoce eso sí que votó por Ricardo Lagos para Presidente, por Fernando Flores para senador y por Jorge Soria para alcalde. En mayo de este año perdió la Fetrapi, que integran tres sindicatos de estibadoras permanentes o contratados (Iti Muellaje, Ultraport y Report), tres de eventuales (Marineros de Bahía, Sitramaport y Sitramaporma) y uno de los cargadores de harina de pescado. Pero la elección fue impugnada al parecer debido a que los dirigentes electos ya no trabajaban en el puerto y en la nueva votación recuperó el timón, previa reactivación de la Coordinadora Marítima Portuaria que reúne a su sindicato Sitramaport, a los camioneros y a los marineros de bahía .

También ha sido cuestionado entre sus pares por la asignación de las jubilaciones cuando se habilitó el nuevo sistema y se abrieron oportunidades para pensiones anticipadas y microempresas. Sin embargo, él asegura que todos los casos contaron con la visación del gobierno. Una veta desconocida de su personalidad es que asiste a misa los domingos si su horario lo permite y dice poseer una profunda formación cristiana. Desde los 18 años trabaja en las labores portuarias, hasta donde llegó acompañando a su abuelo lanchero".

Source : *El Mercurio*, 2 octubre 2004.

Annexe 13. Proposition de réorganisation de la “Coordinadora” en 2007

Propuesta de Reorganización de la “Coordinadora de trabajadores marítimo-portuarios de Chile”

Puerto de Calbuco, Febrero 2007

Primero:

Nuestra organización nacional tiene que relacionarse externamente con muchas personas e instituciones, las que se agrupan principalmente en tres espacios sociales:

- Los empresarios, empleadores del sector.
- El Gobierno con sus ministerios y servicios vinculados al trabajo portuario.
- Otras organizaciones laborales del país.

Estos espacios sociales dan origen a tres grandes tareas que deben ser asumidas por tres dirigentes encargados de ellas en representación de todos nuestros asociados:

- 1.- Encargado de relaciones con el Gobierno:
- 2.- Encargado de Conflictos
- 3.- Encargado de Relaciones Laborales

Segundo:

Nuestra Coordinadora Nacional tiene que mantenerse internamente, organizada, disciplinada informada y unida para lo cual necesita :

- Que todos los sindicatos estén oportunamente informados de lo que sucede en los puertos del país
- Contar con un financiamiento mínimo correctamente rendido, fiscalizado e informado.
- Que sus actividades internas y externas sean adecuadamente planificadas y evaluadas.

Estas necesidades dan origen a tres nuevas tareas que deben ser asumidas por otros tres dirigentes encargados de ellas, en representación de la totalidad de sus asociados

- 4.- Encargado de Comunicaciones
- 5.- Encargado de Finanzas
- 6.- Encargado de Organización

Tercero:

Descripción de las responsabilidades:

1.- ENCARGADO DE RELACIONES CON EL GOBIERNO:

- A.- Acompañar y o facilitar las gestiones que necesiten realizar los socios o dirigentes de los sindicatos afiliados ante las autoridades nacionales y regionales, los ministerios, servicios y reparticiones publicas.
- B.- Coordinar el funcionamiento de la “Mesa Nacional de Dialogo entre los Trabajadores Portuarios y el Gobierno del País”.
- C.- Representar oficialmente a la coordinadora ante el Gobierno de Chile conforme a las directrices entregadas por la directiva de la organización y la asamblea nacional de dirigentes.

2.- ENCARGADO DE CONFLICTOS:

- A.- Acompañar y o facilitar las diversas gestiones que necesiten realizar los socios o dirigentes de base ante sus empleadores locales, o a nivel nacional.
- B.- Acompañar las negociaciones laborales locales, brindando el apoyo de la “Coordinadora Nacional”, a los sindicatos de base, en un marco de respeto a las decisiones locales adoptadas por los trabajadores involucrados directamente en los eventuales conflictos.
- C.- Representar oficialmente a la “Coordinadora Nacional” ante los empresarios portuarios del país, conforme a las directrices entregadas por la directiva de la organización y la Asamblea Nacional de Dirigentes

3.- ENCARGADO DE RELACIONES LABORALES:

- A.- Promover y construir la unidad de todos los trabajadores portuarios del país. Establecer y mantener relaciones fraternales con otras organizaciones portuarias no afiliadas a la coordinadora.
- B.- Fortalecer la “Coordinadora Nacional” con el resto de los trabajadores del país, en base a los principios de la unidad, solidaridad y ayuda mutua
- C.- Fortalecer las relaciones de los trabajadores portuarios afiliados a la “Coordinadora Nacional” con el resto de los trabajadores de otros países del mundo, en base a los principios de la unidad, solidaridad y ayuda mutua en la lucha común con el empresariado organizado trans nacionalmente.
- D.- Representar oficialmente a los trabajadores afiliados a la “Coordinadora Nacional” ante otras organizaciones de trabajadores del país y el extranjero

4.- ENCARGADO DE COMUNICACIONES:

- A.- Mantener activo y actualizado un sistema de comunicaciones internos que considere a todos los sindicatos afiliados, y sus dirigentes, mediante correo electrónico, fax y teléfonos, comunicando oportunamente, la información que los integrantes de la directiva o dirigentes de sindicatos de base así lo soliciten.
- B.- Mantener un archivo interno a disposición de todos los dirigentes de los sindicatos afiliados, con:
 - Los documentos de estudio internos de la organización
 - Los tarifados y convenios locales
 - Los dictámenes y ordenanzas legales referidas al sector.
 - Las actas de las reuniones de LA “directiva Nacional”
 - Las actas de la “Asambleas Nacional de Dirigentes”
- C.- Mantener una red de vínculos periódicos que permitan organizar y facilitar los comunicados oficiales de la “Coordinadora Nacional” ante los medios de comunicación del país. Comunicados que deben ser oportunamente conocidos y consensuados por la totalidad de los integrantes de la “Directiva Nacional”.

5.- ENCARGADO DE FINANZAS:

- A.- Supervisar el cumplimiento del plan de autofinanciamiento mínimo que la asamblea de dirigentes de sindicatos de base se auto obligue a cumplir.
- B.- Mantener siempre ordenadas y actualizadas las finanzas de la organización, presentando un informe actualizado en cada encuentro nacional y un balance con arqueo de caja cada 12 meses, debidamente ratificado por la comisión revisora de cuentas, a quien debe facilitar su trabajo de fiscalización .
- C.- Administrar los recursos financieros de origen externo que eventualmente pudieran obtenerse.

6.- ENCARGADO DE ORGANIZACIÓN:

- A.- Elaborar los temarios de las reuniones de la Directiva y Asambleas Nacionales de dirigentes considerando adecuada y oportunamente los temas solicitados por cualquiera de los dirigentes de la organización.
- B.- Elaborar y redactar los documentos internos solicitados por la directiva y asamblea relacionados con el funcionamiento de la organización.
- C.- Redactar las actas de las reuniones de la Asamblea Nacional de Dirigentes” y de la “Directiva comunicándolas oportunamente a todos los sindicatos asociados.
- D.- Desarrollar un plan permanente de formación y capacitación sindical.

Cuarto:

La **COORDINADORA DE TRABAJADORES MARÍTIMO PORTUARIAS DE CHILE** se autodefine como una organización propia de todos los trabajadores portuarios del país, independientemente del lugar donde estos labores. Unitaria, solidaria, autónoma e independiente, tanto del empresariado, como del Estado y su gobierno de turno. Tiene por objetivo principal, la defensa de los derechos de todos los trabajadores portuarios afiliados a ella, en particular, y de todo el país en general.

A.- Se dirige mediante las resoluciones emanadas de su **ASAMBLEA NACIONAL DE DIRIGENTES**, donde participan:

- Todos los dirigentes de los **SINDICATOS DE BASE** afiliados a la organización, con derecho a voz y voto en igualdad de condiciones independientemente de su condición de federados o confederados.
- Todos los trabajadores integrantes de los sindicatos de base, que deseen asistir en calidad de observadores.
- Todos los Invitados fraternales que la Directiva Nacional estime pertinente.
- Se auto convoca a **ENCUENTROS NACIONALES** impostergablemente cada 4 meses.

B.- Se dirige mediante una **DIRECTIVA NACIONAL** integrada por 6 **DIRIGENTES NACIONALES**, responsables de las tareas antes descritas en el punto tercero, con igual rango y jerarquía

- Son los encargados de ejecutar los mandatos de la asamblea nacional de dirigentes, debiendo rendir cuenta de su gestión en cada uno de los encuentros nacionales.
- En conjunto, estos 6 dirigentes, constituyen La **COMISION NACIONAL NEGOCIADORA** de la organización. Pudiendo asistir a sus reuniones de trabajo, en calidad de observador, cualquier dirigentes de los sindicatos de base que así lo desee
- Se auto convocan a reuniones periódicas mensuales de trabajo y coordinación.

C.- La condición de afiliado a la organización se obtiene mediante la presentación de una solicitud sencilla, recepcionada por cualesquiera de los dirigentes nacionales, dirigida a la Asamblea Nacional de Dirigentes, quien decidirá su aceptación o rechazo mediante consenso público o eventual elección democrática directa y publica pudiendo emitir para estos efectos un voto cada sindicato de base afiliado a la organización, asistente al encuentro nacional respectivo-donde esta situación se decida

D.- Su funcionamiento interno es fiscalizado por la **COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS Y ETICA**, integrada por 3 dirigentes de los sindicatos de base afiliados a la organización (distintos de los dirigentes nacionales) encargada de velar por que todos los integrantes de la organización cumplan correctamente con los principios y decisiones o mandatos emanados de la Asamblea Nacional de Dirigentes, oportunamente registrados en sus actas.

Quinto:

A.- Los cargos de dirigentes nacionales serán asignados democráticamente y los responsables duraran en sus cargos por un periodo de 2 años como máximo, al cabo del cual deben poner sus cargos a disposición de la Asamblea Nacional de Dirigentes, para su reelección o eventual relevo.

B.- Ocuparan los cargos de los 6 Dirigentes Nacionales, mencionados en los párrafos primero y segundo, las seis primeras mayorías, mediante una ELECCION NACIONAL de dirigentes: Pueden postular en esta elección, en forma individual, todos los dirigentes de los sindicatos de base que la Asamblea Nacional de Dirigentes soberanamente reconozca como tal.

C.- La elección nacional de dirigentes se realizara mediante votación directa y secreta de los asistentes al encuentro nacional donde esta se realice

D.- Tendrán derecho a voto un máximo de tres dirigentes, Presidente, Secretario y Tesorero, de cada uno de los sindicatos de base afiliados a la "Coordinadora Nacional", pudiendo emitir un voto cada dirigente. Todos en igualdad de condiciones, independientemente del tamaño del Sindicato o su condición de federados o confederados..

E.- Las elecciones nacionales, la organizará y supervisará, la "Comisión Revisora de Cuentas y Etica", que se encuentre vigente al momento de realizarse la elección.

¡NUNCA MAS SOLOS!

¡POR LA UNIDAD DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS DEL PAIS!

¡POR LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES!

En nombre de los trabajadores que representan, firman la presente declaración y propuesta, los dirigentes de los siguientes sindicatos:

SINDICATO DE CONTROL Y SUPERVISORES DEL PUERTO DE LIRQUEN

SINDICATO DE OPERADORES DE GRUAS DEL PUERTO DE LIRQUEN

SINDICATO DE MOVILIZADORES N°1 DEL PUERTO DE LIRQUEN

SINDICATO DE MOVILIZADORES N°2 DE LIRQUEN

SINDICATO DE EMPLEADOS DE BAHIA DE LIRQUEN

SINDICATO DE ESTIBADORES DEL PUERTO DE LIRQUEN

SINDICATO DE EMBALADORES Y ESTIBADORES DEL PUERTO DE TALCAHUANO

SINDICATO DE ESTIBADORES DEL PUERTO DE SAN VICENTE

SINDICATO HUALPEN 2 DEL PUERTO DE SAN VICENTE

SINDICATO HUALPEN 1 DEL PUERTO DE SAN VICENTE

SINDICATO MUELLAJE ROLAND DEL PUERTO DE SAN VICENTE

SINDICATO MUELLAJE SVTI DEL PUERTO DE SAN VICENTE

SINDICATO DE TRABAJADORES MARITIMO PORTUARIOS DEL PUERTO DE CORONEL

SINDICATO N° 1 DE TRABAJADORES MARITIMO PORTUARIOS PROFECIONALES DE CORONEL

SINDICATO N°1 DE ESTIBADORES DEL PUERTO DE CORONEL

SINDICATO EMPRESA PORTUARIA DE CORONEL

Source : Archives UPBB, 2007.

Unión para sus conquistas específicas; sino también con trabajadores de otras áreas, principalmente con los trabajadores estratégicos de la economía nacional ligada al ámbito de la exportación.

d.- SOLIDARIDAD: La Unión basa su acción en la solidaridad y apoyo mutuo entre los sindicatos de los diferentes puertos de la región, como asimismo con los demás trabajadores del país.

e.- DEMOCRACIA DE BASE: La Unión, debe propender a que las bases sindicales sean protagonistas de la construcción de la organización, de su orientación y decisiones.

f.- EDUCACIÓN: La Unión debe desarrollar iniciativas que permitan elevar el conocimiento de los trabajadores respecto de su realidad.

g.- DISCIPLINA: La Unión debe ser una organización disciplinada por lo que velará en su conjunto por el cumplimiento irrestricto de sus acuerdos.

h.- TRANSPARENCIA: La Unión debe basar su acción en la transparencia total respecto de su funcionamiento interno.

i.- TOLERANCIA: Las organizaciones sindicales de la unión deben actuar con respeto a las identidades laborales de cada sindicato y propender al sano debate y solución pacífica de las diferencias internas.

j.- NO DISCRIMINACIÓN: La Unión no hace distinción respecto de la opinión política, opción sexual, credo religioso y origen étnico de sus integrantes.

k.- AUTOCRÍTICA: La Unión debe desarrollar el ejercicio de autocrítica y crítica fraterna a fin de corregir los errores y avanzar en fortalecer a la organización.

Artículo sexto: Las finalidades serán propender al bienestar de los trabajadores portuarios, en adelante los socios, y sus familias, la defensa de sus derechos laborales, y avanzar en mayores conquistas económicas y sociales. Asimismo tiene por finalidad el desarrollo personal por medio de actividades sociales y culturales y el otorgamiento de beneficios.-

TITULO SEGUNDO.- A) De las organizaciones base de la Unión

Artículo octavo: Podrán afiliarse a la Unión, las organizaciones sindicales, federaciones o cualquier otra organización de trabajadores portuarios de la octava Región del Bio Bio.

Artículo noveno: Las organizaciones sindicales base señaladas en el artículo anterior que desee afiliarse a la Unión, deberá contar con el patrocinio de dos organizaciones sindicales pertenecientes a la Unión y a la comuna puerto del solicitante; asimismo deberá presentar listado actualizado de sus asociados. Si existiere alguna organización solicitante, que pertenece a algún puerto sin sindicato asociado a la Unión, ésta deberá contar solamente con el patrocinio de 2 organizaciones pertenecientes a la Unión.

Artículo décimo: Conocerá de la solicitud a que refiere el artículo noveno el Consejo Regional Ampliado, el que comprobará si la organización solicitante reúne los requisitos de incorporación establecido en estos estatutos para luego someterla a su aprobación. Una vez aprobada la solicitud de incorporación éste deberá efectuar el pago de la cuota de incorporación, el que deberá realizarse en los 15 primeros días del mes inmediatamente siguiente al de la aprobación de la incorporación.-

Artículo undécimo: Son organizaciones activas de la Unión, con igualdad de derechos y obligaciones, las organizaciones sindicales base que se encuentren al día en sus cuotas mensuales por asociado y que hayan cumplido con los requisitos exigidos por estos estatutos en el artículo nueve.-

TITULO TERCERO.- A) Derechos y Obligaciones de las organizaciones base de la Unión.-

Artículo duodécimo: Son derechos:

- a) Percibir los beneficios sociales y económicos que conquiste la Unión
- b) Participar con derecho a voz y voto en el Consejo Regional Ampliado y en el Congreso de la Unión y en cualquier acto eleccionario que convoque la Unión;
- c) Que sus dirigentes puedan elegir y ser elegidos para desempeñar responsabilidades en los órganos de la Unión, siempre que estos reúnan los requisitos establecidos en el Estatuto y sus Reglamentos;
- d) Participar en los eventos sociales, deportivos, culturales e institucionales que sean organizados por la Unión;
- e) Denunciar por escrito o verbalmente ante la Comisión Fiscalizadora cualquier acto que lesione sus derechos;
- f) Solicitar al Consejo Regional Ampliado y al Tesorero de la Unión información sobre el estado económico y administrativo de la Unión;
- g) Solicitar la convocatoria a Consejo Regional Ampliado en los casos previsto en este Estatuto;
- h) Presentar mociones e iniciativas en beneficio de la Unión y sus socios;

Artículo décimo tercero: Son obligaciones:

- a) Conocer, respetar, cumplir y hacer cumplir el Estatuto, los Reglamentos y los acuerdos del Consejo Regional Ampliado y del Congreso de la Unión.
- b) Pagar puntualmente la cuota de incorporación, las cuotas mensuales por asociados y, cuando corresponda, los montos de dinero que constituyen el porcentaje acordado por la Unión para el Fondo de Resistencia.
- c) Concurrir al Consejo Regional Ampliado y Congreso de la Unión, sufragar en las elecciones y desempeñar los cargos para los que sus dirigentes y socios fueron elegidos, con responsabilidad, transparencia, eficiencia y honestidad;
- d) Resarcir los daños que causare al patrimonio de la Unión, guardar el debido respeto a los representantes de la Unión y asociados en general y contribuir al prestigio y engrandecimiento de la Unión;
- e) Proporcionar los listados de trabajadores portuarios asociados a la organización sindical base, para efectos de cálculo de cuotas mensuales por asociado, negociación y otorgamiento de beneficios;
- f) Denunciar por escrito o verbalmente, ante la Comisión Fiscalizadora, las irregularidades y deficiencias que advierta, ofreciendo la prueba pertinente.

TITULO CUARTO.- A) De las sanciones.-

Artículo décimo cuarto: En resguardo del prestigio de la Unión, los dirigentes y socios que incumplan o violen el estatuto, reglamentos y acuerdos se harán acreedores a sanciones según la gravedad de la falta.-

Artículo décimo quinto: Las sanciones que pueden imponer el Consejo Regional Ampliado, por faltas que cometan los dirigentes y las organizaciones base son las siguientes:

Respecto de los dirigentes:

- a) Amonestación escrita o verbal;
- b) Revocación del cargo.

Respecto de las organizaciones base:

- a) Suspensión temporal de derecho;
- b) Expulsión.

Artículo décimo sexto: La amonestación verbal es la sanción impuesta por el Consejo Regional Ampliado a los dirigentes de la Unión por incumplimiento de los acuerdos y/o de las obligaciones que impone el estatuto, además podrá ser aplicable esta sanción a cualquier otra falta que perjudique tanto a sus socios y/o a la Unión. La amonestación escrita, es la sanción correspondiente a la reiteración de los hechos constitutivos de amonestación verbal, ésta será publicada en las sedes sindicales de las organizaciones base y lugares de trabajo en que laboren los socios.-

Artículo décimo séptimo: La revocación del cargo, es la sanción impuesta por el Consejo Regional Ampliado a los dirigentes de la Unión, por incumplimiento considerado grave de los acuerdos y/o de las obligaciones que impone el estatuto, además podrá ser aplicable esta sanción a cualquier otra falta considerada grave que perjudique tanto a los socios y/o a la Unión, tales como arrogarse la representación de la Unión obteniendo beneficios personales o extralimitarse en sus funciones, o que en uso de sus atribuciones comprometan gravemente la integridad social y/o económica de la Unión. Además podrá imponerse esta sanción al dirigente que por tercera vez sea amonestado.-

Artículo décimo octavo: La suspensión temporal de los derechos es la sanción que impone, a las organizaciones base, el Consejo Regional Ampliado, a proposición de la Comisión Fiscalizadora, cuando incurran en las siguientes faltas:

- a) Utilizar el nombre de la Unión para intereses particulares sin autorización del Consejo Regional Ampliado,
- b) Difamar a la Unión, y/o a sus organizaciones base;
- c) No pagar las cuotas mensuales por socio y o los montos de dinero que constituyen el porcentaje acordado por la Unión para el Fondo de Resistencia.-

Artículo décimo noveno: La expulsión es la sanción que impone, a las organizaciones base, el Consejo Regional Ampliado, a proposición de la Comisión Fiscalizadora, cuando incurran en las siguientes faltas:

- a) Efectuar gastos e inversiones no autorizadas por el Consejo Regional Ampliado;
- b) Ocultar documentos o información de importancia para la Unión;
- c) Además podrá imponerse esta sanción a la organización base que incurra por tercera vez en causal de suspensión temporal.-

Artículo veinte: Las sanciones propuestas por la Comisión Fiscalizadora deben ser el resultado de un procedimiento que se sujeta a las normas del juicio sumario establecido en artículo veintitrés del presente estatuto.

Artículo veintiuno: Las sanciones previstas en este Estatuto, no eximen de la responsabilidad por la comisión de delitos tipificados en el Código Penal y/o normativas legales vigentes.-

Artículo veintidós: Todo dirigente de la Unión u organización base tiene derecho a impugnar las sanciones que les imponga el Consejo Regional Ampliado dentro del plazo de diez días hábiles, contados desde la fecha en que es notificado de la sanción. La impugnación se presentará ante el mismo Consejo Regional Ampliado la que será obligatoriamente Congreso Extraordinario convocada para este efecto y ante la cual ejercerá su derecho a defensa, presentando las pruebas de descargo que considere pertinentes. Después de oír al socio el Congreso Extraordinario, en votación secreta, resolverá por la confirmación, rebaja o revocación de la sanción.-

Artículo veintitrés: En los casos anteriormente previstos, la Comisión Fiscalizadora hará una investigación sumaria, respetando el debido proceso y el derecho de defensa, para lo cual cumplirá las siguientes reglas básicas: **a)** La Comisión Fiscalizadora, una vez recepcionado los antecedentes que ameriten una investigación, emitirá la resolución de apertura del sumario estableciendo los hechos materia de la misma e identificando al denunciado o denunciados; **b)** La Comisión Fiscalizadora deberá notificar al denunciado o denunciados de la apertura del sumario investigativo, concediéndole un plazo de diez días hábiles, contados a partir de la recepción de la notificación para que formule sus descargos y presente las pruebas pertinentes; **c)** Recibido los descargos o vencido el plazo concedido al denunciando, la Comisión Fiscalizadora deberá expedir su resolución final en el plazo no mayor a diez días remitiéndola al Consejo Regional Ampliado, para que se pronuncie y en caso de acogerla convoque a Congreso Extraordinario de ser el caso.-

TITULO QUINTO.- Del Congreso.-

Artículo veinticuatro: El Congreso es el órgano supremo de la Unión sus acuerdos tienen fuerza de la ley para todos los socios, inclusive para los ausentes o disidentes, siempre que no estén en contradicción con el Estatuto.-

Artículo veinticinco: El Congreso se celebrará una vez al año, en el mes de marzo, pudiendo ser prorrogado sólo por un mes por el Consejo Regional Ampliado. El Congreso Extraordinario tendrá lugar cada vez que lo exijan las necesidades de la Unión, y en ellas solo podrán tomarse acuerdos relacionados con lo indicado en los avisos de citación del Consejo Regional Ampliado.- El Congreso estará conformado por los dirigentes de las organizaciones sindicales base, más tres delegados nombrados por cada asamblea de dichas organizaciones. Las votaciones serán por comuna-puerto, cada una con derecho a 5 votos.

Artículo veintiséis: El Congreso tendrá las siguientes facultades:

- a)** Modificar los estatutos y declaración de principio de la Unión;
- b)** Elegir los miembros del Consejo Ejecutivo y de la Comisión Fiscalizadora;
- c)** Aprobar el informe anual de la administración de la Unión, que deberá elaborar la Comisión Ejecutiva;
- d)** Aprobar los informes financieros y balances que han de presentar la tesorería y la Comisión Fiscalizadora;
- e)** Establecer el monto de la cuota de incorporación, las cuotas mensuales por asociados y, el porcentaje acordado por la Unión para el Fondo de Resistencia.

Artículo veintisiete: El Congreso se constituirá con las organizaciones sindicales base que asistan, adoptándose sus acuerdos con la mayoría absoluta de los representantes, salvo en los casos en que los estatutos hayan fijado un quórum o mayoría especial para sesionar.

Artículo veintiocho: De las deliberaciones y acuerdos deberá dejarse constancia en un libro de actas que será llevado por el Secretario de Actas. Las actas serán firmadas por el Secretario de Actas y los voceros por comuna puerto designados en dicho evento.-

Artículo veintinueve: El Congreso será presidido por el Vocero de la comuna puerto anfitriona

Artículo treinta: Quórum especiales para sesionar:

Para caso de sanciones deberán estar representados todos los puertos pertenecientes a la Unión.

TITULO SEXTO.- Del Consejo Regional Ampliado

Artículo treinta y uno: El Consejo Regional Ampliado es el principal órgano de toma de decisiones de la Unión entre Congresos. Sus acuerdos tienen fuerza de la ley para todos los socios, inclusive para los ausentes o disidentes, siempre que no estén en contradicción con sus Estatutos.-

Artículo treinta y dos: El Consejo Regional Ampliado se celebrará cada 3 meses como mínimo, además tendrá lugar cada vez que lo exijan las necesidades de la Unión.-

Artículo treinta y tres: El Consejo Regional Ampliado tendrá las siguientes facultades:

- a) Recibir denuncias e informes de la comisión fiscalizadora y sancionar a los dirigentes de la Unión y organizaciones base conforme lo dispuesto en el presente estatuto;
- b) Aprobar el informe mensual de la administración financiera de la Unión, que deberá elaborar el Tesorero;
- c) Resolver sobre la generalidad de los asuntos que compete a la Unión durante el año.

Artículo treinta y cuatro: El Consejo Regional Ampliado se constituirá con las organizaciones sindicales base que asistan, adoptándose sus acuerdos con la mayoría absoluta de los sindicatos representados por sus dirigentes, salvo en los casos en que los estatutos hayan fijado un quórum o mayoría especial. Cada sindicato tiene derecho a un voto.

Artículo treinta y cinco: De las deliberaciones y acuerdos deberá dejarse constancia en un libro de actas que será llevado por el Secretario de Actas. Las actas serán firmadas por el Secretario de Actas y los voceros de las comunas puerto.-

Artículo treinta y seis: El Consejo Regional Ampliado será presidido por los Voceros de las comunas puerto.

Artículo treinta y siete: Para caso de sanciones y/ o movilizaciones, deberán estar representados todos los puertos pertenecientes de la Unión.

TITULO SEPTIMO.- Del Consejo Ejecutivo.-.

Artículo treinta y ocho: La Unión será administrada por un Consejo Ejecutivo integrado por tres voceros, uno por comuna puerto, un secretario de actas, un tesorero y los encargados ejecutivos de Formación, de Comunicaciones y de Conflictos y Relaciones.

Artículo treinta y nueve: El Consejo Ejecutivo durará en sus cargos un año y será elegido en el Congreso de la Unión del mes de marzo, mediante votación abierta e informada. Podrán re postular indefinidamente.-

Artículo cuarenta: Para ser miembro del Consejo Ejecutivo se requiere ser mayor de dieciocho años, saber leer y escribir, miembro representante de su organización base en el Congreso de la Unión, no estar cumpliendo sanción impuesta por la Unión, no tener parentesco con miembros de la Comisión Fiscalizadora dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.-

Artículo cuarenta y uno: Los miembros del Consejo Ejecutivo son solidariamente responsables de las marcha de este organismo, salvo que hayan hecho constar su oposición en el acta de la sesión.-

Artículo cuarenta y dos: Los miembros del Consejo Ejecutivo cesan en el desempeño de sus cargos por las siguientes razones: **a)** Fallecimiento; **b)** Revocación del Cargo **c)** Expulsión de su organización sindical base, **d)** Renuncia Escrita;-

Artículo cuarenta y tres: En caso de cese en el cargo de algún dirigente este será asumido, por quien designe el Consejo regional Ampliado, a excepción de los cargos que son de elección de las organizaciones sindicales base de cada comuna puerto.-

Artículo cuarenta y cuatro: El Consejo Ejecutivo las que pasan a expresar, deberá sesionar, obligatoriamente, a lo menos, una vez cada treinta días;

Artículo cuarenta y cinco: La elección en cada Congreso de los miembros del consejo ejecutivo se realizará de la siguiente forma:

a) Los representantes cada ciudad puerto nombrarán a mano alzada entre ellos a un vocero, un miembro de la comisión fiscalizadora, y un encargado ejecutivo quienes se distribuirán entre ellos las áreas a desempeñar

b) El tesorero y el secretario de actas serán elegidos por la mayoría absoluta del Congreso en pleno.

TITULO SEPTIMO.- A) De las atribuciones y obligaciones de los miembros del Consejo Ejecutivo

Artículo cuarenta y seis: De los Voceros: Le corresponde a los voceros: **1)** Convocar y presidir las sesiones del Consejo Regional Ampliado y los actos oficiales de la Unión.; **2)** Firmar las Actas de sesiones del Consejo Regional Ampliado, y de los Congresos, **3)** Informar en cada Congreso y Consejo Regional Ampliado sobre la marcha de la Unión; **4)** Velar por el cumplimiento de las normas contenidas en los Estatutos y los Reglamentos, a demás de los acuerdos adoptados por el Congreso y el Consejo regional Ampliado; **5)** Firmar la documentación en la que deba representar a la Unión; **6)** Representar en instancias públicas y dar la información oficial de la Unión al conjunto de la sociedad.-

Artículo cuarenta y siete: Del secretario de actas Le corresponde al Secretario de actas: **1)** Desempeñarse como ministro de fe en todas las actuaciones que le corresponda intervenir y certificar como tal la autenticidad de las resoluciones o acuerdos del Congreso y del Consejo Regional Ampliado, **2)** Redactar, contestar y despachar, bajo su firma y de la de los voceros, toda la correspondencia relacionada con la sociedad; **3)** Confeccionar la tabla de sesiones del Congreso y del Consejo Regional Ampliado; **4)** Autorizar con su firma las copias de las actas o cualquier documento de la Unión que solicite algún socio, en su calidad de Ministro de Fe y en general cumplir con todas las tareas que le encomiende el Consejo Regional Ampliado y el Consejo Ejecutivo, los Estatutos y los Reglamentos relacionados con sus funciones, **5)** Tomar actas de las sesiones del Congreso, Consejo Regional Ampliado y comisión fiscalizadora; **6)** Llevar el registro de organizaciones sindicales base adscritas a la Unión y los listados de socios de estas organizaciones, **7)** Proporcionar a solicitud de los miembros del Consejo Regional Ampliado, los libros de actas; **8)** Entregar a la Comisión Fiscalizadora los antecedentes y los acuerdos adoptados por la Consejo Regional Ampliado en relación con denuncias en contra de algún o alguna de las organizaciones base o dirigentes; **9)** Redactar y entregar a los voceros de la Unión,

después de la respectiva sesión, el texto de los acuerdos y resoluciones adoptados y de las indicaciones o proposiciones presentadas y acordadas por el Congreso y/o Consejo Regional Ampliado, Comisión Fiscalizadora.-

Artículo cuarenta y ocho: Del Tesorero y Pro Tesorero.- Le corresponde al Tesorero y a su Pro Tesorero: **1)** Supervisar, controlar y ejecutar los ingresos y egresos de fondos y valores de la Unión; **2)** Recaudar las cuotas y demás valores establecidos por la Unión; **3)** Controlar que los ingresos por diferentes conceptos sean depositados en las cuenta bancaria personal y especial que para estos efectos abrirá; **4)** Informar mensualmente al Consejo Regional Ampliado sobre el estado financiero de la Unión; **5)** Pagar, con autorización del Consejo Regional Ampliado, los sueldos y salarios del personal contratado por la Unión; **6)** Proporcionar los viáticos y gastos de representación acordados por el Consejo Regional Ampliado, a favor de quien corresponda; **7)** Dar cuenta al Consejo Regional Ampliado y a la comisión fiscalizadora de los organizaciones sindicales base morosas en el pago de sus cuotas o deudas contraídas con la Unión.; **8)** Tener a su cargo la custodia de todos los bienes que constituyan el patrimonio de la Unión, para lo cual deberá llevar y mantener al día los inventarios correspondientes; **9)** Proporcionar a las comisiones correspondientes todos los libros y documentos de tesorería que le sean solicitados para su revisión y control; **10)** Generar un Proceso de Cobro, Pago y Control de Fondos para ser aprobado por el Consejo; **11)** El tesorero es quien se responsabiliza por los fondos, el Pro Tesorero es quién lo patrocina.

Artículo cuarenta y nueve: Del encargado de Formación.- Corresponderá al Encargado de Formación: **1)**, Proponer el plan de trabajo al Consejo Regional Ampliado, estando facultado para establecer prioridades en su ejecución, **2)** Organizar equipo de formación de la Unión, con la participación de un socio por cada comuna puerto. **3)** Dar cuenta de su desempeño al Consejo Regional Ampliado, **4)** Coordinar las acciones de formación según el plan.

Artículo cincuenta: Del encargado de Comunicaciones: Corresponderá al Encargado de Comunicaciones: **1)**, Proponer el plan de trabajo al Consejo Regional Ampliado, estando facultado para establecer prioridades en su ejecución, **2)** Organizar equipo de comunicaciones de la Unión, con la participación de un socio por cada comuna puerto. **3)** Dar cuenta de su desempeño al Consejo Regional Ampliado, **4)** Coordinar las acciones de formación según el plan. **5)** Informar a las bases de la Unión, mediante comunicados de los acuerdos tomados en los Congresos y Consejos Regionales Ampliados, así como toda comunicación conforme el presente estatuto, **6)** Desarrollar mecanismo de comunicación interna entre los miembros del Consejo Regional Ampliado, **7)** Elaborar comunicados de información a la opinión pública de la Unión, debiendo someterlo al visto bueno de los voceros de la Unión para su posterior difusión, **8)** Desarrollar y mantener herramientas de comunicación de la Unión con toda la comunicación administrativa al respecto.

Artículo cincuenta y uno: Del encargado de Conflicto y Relaciones: Corresponderá al Encargado de Conflicto y Relaciones: **1)** Proponer el plan de trabajo al Consejo Regional Ampliado, estando facultado para establecer prioridades en su ejecución, **2)** Dar cuenta de su desempeño al Consejo Regional Ampliado, **3)** Recolectar y mantener actualizada la información sobre la situación de los puertos de la Región, del país y sus organizaciones, así como de la patronal y del gobierno, **4)** Relacionarse con las organizaciones sindicales con que la Unión mantiene vínculos, y elaborar informes periódicos para el Consejo Regional Ampliado, **5)** Proponer al Consejo Regional Ampliado desarrollar nuevos vínculos sindicales y revisar los actuales; **6)** Desarrollar hipótesis de conflicto y presentarla a la Consejo Regional Ampliado, **7)** Organizar Equipo de Conflicto de la Unión, con la participación de un socio por cada comuna puerto.

TITULO OCTAVO.- De la Comisión Fiscalizadora.-

Artículo cincuenta y dos: La Comisión Fiscalizadora es el órgano encargado de la evaluación, control y fiscalización de los actos de los dirigentes de la Unión y organizaciones sindicales base; de vigilar y exigir el respeto y cumplimiento de los Estatutos y de los acuerdos del Congreso y Consejo Regional Ampliado, actuando sin interferir ni suspender el ejercicio de las funciones ni actividad de la sociedad. También está facultada para investigar todas las faltas y abusos que cometan los dirigentes de la Unión y organizaciones sindicales base y propondrá al Consejo Regional Ampliado las sanciones que estime procedentes, para dicho efecto se regirá por un procedimiento sumario y sus resoluciones sólo tienen un carácter propositivo. Finalmente la Comisión Fiscalizadora es el órgano encargado de revisar los libros contables y cualquier documento de Tesorería, con el objeto de establecer si estos están concordantes con los ingresos y egresos de la Unión.

Artículo cincuenta y tres: La Comisión Fiscalizadora estará integrada por tres miembros del Congreso designados en dicha instancia por las organizaciones base de cada comuna puerto y durarán en sus cargos un año. Entre estos tres miembros deberán designar al presidente de la comisión quien participará del Consejo Regional Ampliado sólo con derecho a voz en caso de no ser dirigente de organización sindical base.-

Artículo cincuenta y cuatro: En caso de vacancia de uno de los miembros, el cargo será provisto en el Consejo Regional Ampliado más próximo.-

Artículo cincuenta y cinco: La Comisión Fiscalizadora será convocada a sesionar por su Presidente o cuando lo solicite cualquier miembro del Consejo Regional Ampliado.-

TITULO NOVENO.- De los Recursos Económicos y Financieros.-

Artículo cincuenta y seis: Los Recursos Económicos que dispone la Unión para cumplir con sus fines y objetivos, lo constituyen los ingresos ordinarios y extraordinarios: **a)** Son ingresos ordinarios, cuota de incorporación, las cuotas mensuales por asociados y los montos de dinero que constituyen el porcentaje acordado por la Unión para el Fondo de Resistencia, cuyo porcentaje asciende al 1% del total de los montos monetarios conquistados por la Unión para sus asociados, y su pago será devengado desde el momento en que se perciba; **b)** Son ingresos extraordinarios, las cuotas extraordinarias que acuerde el Congreso o el Consejo Regional Ampliado, las donaciones de cualquiera naturaleza, las gestiones por proyecto y cualquier otro ingreso no previsto.-

TITULO DECIMO.- Del patrimonio de la Unión

Artículo cincuenta y siete El patrimonio de la institución lo constituye: a) El capital social, b) El capital adicional y d) El fondo de resistencia.-

Artículo cincuenta y ocho: El patrimonio no puede ser destinado a fines distinto de los señalados en el presente Estatuto.-

TITULO DECIMO PRIMERO.- De las Cotizaciones.-

Artículo cincuenta y nueve: La cuota mensual por asociados es el aporte mensual que abonan los socios, el monto y la distribución son establecidos por el Congreso, teniendo un valor inicial de \$200.- pesos por socios.-

Artículo sesenta: La organización sindical base que se incorpora abonará, por única vez, una cuota de incorporación y cuyo monto ascenderá a 6 meses de cotización mensual ordinaria por asociado, teniendo un valor inicial \$1200.- por socio.-

Artículo sesenta y uno: Los socios pagarán cuotas extraordinarias cuando lo apruebe el Consejo Regional Ampliado, y la recaudación será destinada, exclusivamente, para el fin por el cual fue acordada.-

TITULO DECIMOSEGUNDO.- De la Reforma de los Estatutos.-

Artículo sesenta y dos: La reforma de los estatutos solo podrá ser acordada en Congreso por la mayoría absoluta de sus miembros.

ARTÍCULO TRANSITORIO: La cuota de incorporación de una nueva organización base para los seis meses siguientes a la fundación se establece de la siguiente forma:

Agosto de 2010: \$200.- pesos por socio de sindicato base.

Septiembre de 2010: \$400.- pesos por socio de sindicato base.

Octubre de 2010: \$600.- pesos por socio de sindicato base.

Noviembre de 2010: \$800.- pesos por socio de sindicato base.

Diciembre de 2010: \$1000.- pesos por socio de sindicato base.

Enero de 2011: \$1200.- pesos por socio de sindicato base.

SEGUNDO: Facultase a don José Alejo Agurto Alegría, para que proceda a protocolizar el acta de la Asamblea y los estatutos aprobados.

Source : Archives UPBB – 2010.

Annexe 15. Chronologie générale des réunions, grèves et mobilisations de l'UPBB et de l'UPCH (2010-2014)

2010											
EN E	FE B	MA R	AB R	MA Y	JU N	JUL	AGO	SEP	OC T	NO V	DIC
								2: Paralización regional exitosa de la UPBB.			
							8: Paralización de todos los puertos de la región por incumplimiento del gobierno.				
								15: Primera reunión regional de los sindicatos de la exportación : pesca industrial, forestales y la UPBB.			15: Paralización regional, marcha y barricadas en protesta por incumplimientos del gobierno.
						22: Fundación oficial de la UPBB.	24: Dos trabajadores mueren en accidente laboral en San Vicente. 26: 1er Congreso de la UPBB (presentación de la propuesta orgánica).				

2011											
E N E	F E B	MAR	AB R	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	N O V	DIC
						5: Marcha de organizaciones sociales en Concepción en apoyo a la UPBB			6: La UPBB y los forestales marchan en apoyo al movimiento estudiantil.		6: La UPBB convoca a jornada de análisis sobre el conflicto educacional.
		9: II Congreso de la UPBB			12: Finaliza el paro en Lirquén con el triunfo de la UPBB.	14: La UPBB paraliza por dos horas en apoyo al movimiento estudiantil.	9: La UPBB vuelve a paralizar durante dos horas en apoyo al movimiento estudiantil.	8: La UPBB se suma a movilización nacional convocada por el movimiento estudiantil. 10: Segundo encuentro regional de Sindicatos de la Exportación.			14: La UPBB inicia cursos de formación sindical.
				19: Paro y dura represión en el puerto de Lirquén. Se activa la solidaridad regional de la UPBB y no reciben buques provenientes de éste.					15: Encuentro de la Unión Portuaria en Tocopilla. 18-19: La UPBB paraliza por quinta vez en apoyo al movimiento estudiantil.		19: Exitosa paralización de la UPBB por problemas en la negociación en Muelle CAP.
				27: Paralización regional de la UPBB en apoyo a Lirquén.			24-25: La UPBB no adhiere a paralización convocada por la CUT.	22: I Día del Trabajador Portuario. 29: UPBB para en apoyo al movimiento estudiantil.			27: En San Vicente paralizan por la reincorporación de un compañero despedido.

2012											
ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
							<p>3: Paralización y toma del puerto de Puchoco-Jureles (Coronel) por persecución sindical e incumplimiento del convenio colectivo.</p> <p>3: El Sindicato de eventuales de Schwager llega a acuerdo justo antes de que la UPBB se reuniera a resolver apoyo.</p>		<p>1: Dirigentes de la UPBB llegan a San Antonio a apoyar el paro que había empezado hacía 8 días, el 24 de septiembre.</p> <p>2: La UPBB se suma al paro de San Antonio acusando promesas incumplidas por el gobierno.</p> <p>6: La Unión Portuaria gana el paro.</p>		
				<p>7-8: Paralización de la UPBB en apoyo a los trabajadores de Talcahuano.</p>							<p>10: La Unión Portuaria (UPBB e Iquique) participan en Encuentro por un Nuevo Sindicalismo (Santiago)</p>
	<p>15-16: Paralización nacional de la Unión Portuaria por deudas impagas del Estado.</p>			<p>21: Paralización en San Vicente por reintegro de compañeros despedidos.</p>					<p>19: La UPBB convoca como parte de la agrupación NO+AFP a un Seminario afín.</p>		<p>19: San Vicente (Talcahuano) adhieren al paro contra las AFP.</p>
<p>30: Paralización nacional de la Unión Portuaria por deudas impagas del Estado.</p>	<p>24-25: Encuentro de la Unión Portuaria en Coquimbo.</p> <p>29: Por accidente laboral fallece trabajador en Lirquén.</p>	<p>28: Fallece trabajador en la VIII por accidente laboral.</p>		<p>26-30: Tras cuatro días de paro y con la amenaza de la UPBB los trabajadores de Penco ganan conflicto por valor turno.</p>			<p>31: La UPBB y los trabajadores de los Sindicatos de la Exportación emiten comunicado crítico respecto de las mutuales.</p>	<p>22: Día del Trabajador Portuario dentro y fuera de la VIII región.</p>			

2013											
ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
			1: Los dirigentes de la UPBB llegan a Mejillones. 5: Triunfa y finaliza el paro en el norte.					4: La Unión Portuaria se reúne con el gobierno y acuerdan mesas de trabajo y plazos.	5: La UPBB convoca movilización contra las AFP.	7: La UPBB marcha junto a los trabajadores de los astilleros de la armada (ASMAR) en conflicto.	1-2-3: Paralización de los trabajadores de Huasco y Caldera; La UPBB se manifiesta en alerta.
8-9: Encuentro de la Unión Portuaria en Concepción.			13: Trabajador muerto y otro con las piernas amputadas en Coronel.			11: UPBB no adhiera al paro convocado por la CUT.					14: La UPBB reitera alerta por sucesos en Mejillones y ahora en Valparaíso.
15: La UPBB paraliza en apoyo al paro portuario en Antofagasta, el que se resuelve el día siguiente.		16: Los portuarios de Mejillones inician huelga indefinida. 19: La UPBB paraliza en apoyo a Mejillones y a uno de sus dirigentes golpeado duramente.									
		26: La UPBB se suma al paro indefinido en apoyo a Mejillones.			26: La Unión Portuaria convoca y encabeza paralización nacional por demandas sociales: Educación, AFP y RRNN.		27: Unión Portuaria amenaza al gobierno con paralización nacional por incumplimientos.	22: Día del Trabajador Portuario.	22: La UPBB emite carta tomando conocimiento de conflictos en Iquique, Mejillones y Pto. Montt y advierte medidas.	28: La UPBB anuncia movilización contra mutuales, éstas piden negociar y se depone movilización de la UPBB.	23: Se inicia huelga legal en el Puerto de Mejillones (Angamos). 30: La UPBB cita Congreso extraordinario

2014											
ENE	FEB	MAR	ABR	M A Y	JUN	JUL	AGO	SEP	O	NOV	DIC
											3: Paro nacional de la Unión Portuaria por demandas incumplidas y en apoyo a los profesores en paro.
8: La UPBB paraliza las faenas en apoyo a la huelga de Mejillones, sumándose a Iquique, Antofagasta y todo Atacama, además de San Antonio y posteriormente los puertos del sur. 10: Comunicados cruzados entre miembros de la Unión Portuaria.	13: Portuarios de San Vicente inician movimiento de presión por incumplimiento del gobierno mediante el descenso de la productividad en las faenas.	11: La UPBB y la Unión Portuaria del Sur emiten Comunicado señalando que esperan resolver con el nuevo gobierno lo que el saliente no cumplió.			10: La Unión Portuaria amenaza con paralización al gobierno por no ponerle suma urgencia a la "Ley Corta". 10: Trabajadores desvinculados en Mejillones comienzan huelga de hambre sin ningún logro.	8: La Unión Portuaria paraliza por cambios en la legislación de la "Ley Corta". El día 21 en reunión con la Ministra se toman acuerdos en favor de la Unión Portuaria.					
15: Trabajadores mineros y de la fruta llegan a expresar apoyo a San Antonio. (Siteco paralizará el día 22) 20: Marcha en Santiago en apoyo a los paros portuarios.	15: Portuarios de Iquique emiten Comunicado anunciando inicio de movilizaciones por incumplimiento del gobierno.				20: Trabajador herido en accidente laboral en San Antonio; el 24 fallece uno en San Vicente por misma causa y el 2 de julio otro en San Antonio.		15: Tras dos días de encuentro nace formalmente la Unión Portuaria del Sur. 19: Muere el tercer trabajador del año en San Antonio en accidente laboral. 20: Se aprueba la "Ley Corta".			17: Se inicia paro de una parte de los trabajadores de la Unión Portuaria en el puerto de Antofagasta.	

2014											
ENE	FEB	MAR	ABR	M A Y	JUN	JUL	AGO	SEP	O	NOV	DIC
25: Finaliza el paro: éxito nominal para los trabajadores, pero se dejan caer las prácticas antisindicales; la Unión emite un comunicado al respecto el día 28.			25: Trabajador muere en accidente laboral en San Antonio.					22: Día "oficial" del Trabajador portuario como feriado nacional en los puertos.		28-29: Encuentro de la Unión portuaria en Puerto Montt; Diego Silva lo critica días antes; el 29 se acaba el paro en Antofagasta.	

Source : élaboration de l'auteur sur la base de la revue de presse.

Annexe 16. Forces et faiblesses de l'Union Portuaire du Chili (selon le congrès de 2014)

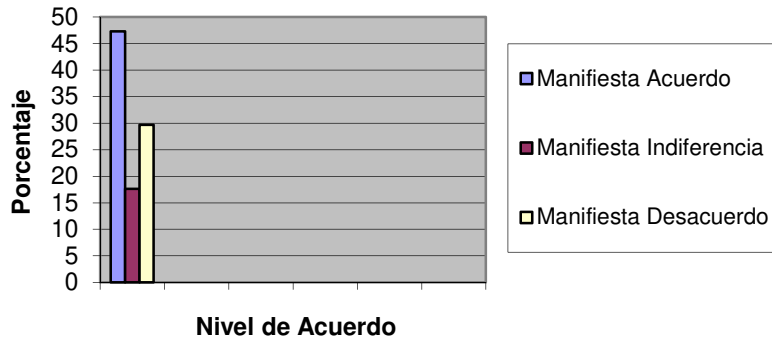
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad de movilización única. • Asesores de calidad. • Unidad demostrada. • Ser estratégicos en la economía. • Vinculación con otros movimientos (estudiantes) • Políticamente independientes y sin compromisos empresariales. • Crítico y autocrítico. • Bases comprometidas y críticas.
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de comunicación entre dirigentes y dirigentes-base • No contar con medios idóneos de difusión. • Falta de transparencia de dirigentes que no consultan decisiones a las bases. • Ansias de poder de algunos dirigentes. • Desconfianza. • Negociación por separado • Falta de compromiso de algunos dirigentes. • Incapacidad de aprovechar oportunidades para resolver asuntos que se den. • Falta de formación de dirigentes. • Desorden. • Poco solidario por parte de dirigentes en temas que no le interesan.
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Reforma laboral. • Reforma previsional. • Otros movimientos sociales a quienes apoyar.
AMENAZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Influencias de partidos políticos (que divide) • “El señor del maletín” (Coimas) • Dirigentes con debilidad frente a coimas. • Divisionismo. • Monopolización de comunicaciones • Rivalidades entre dirigentes. • El gobierno • Las empresas

Source : “Actas del Congreso de la UPCH”, Puerto Montt, 28 et 29 novembre 2014 (Archives UPCH).

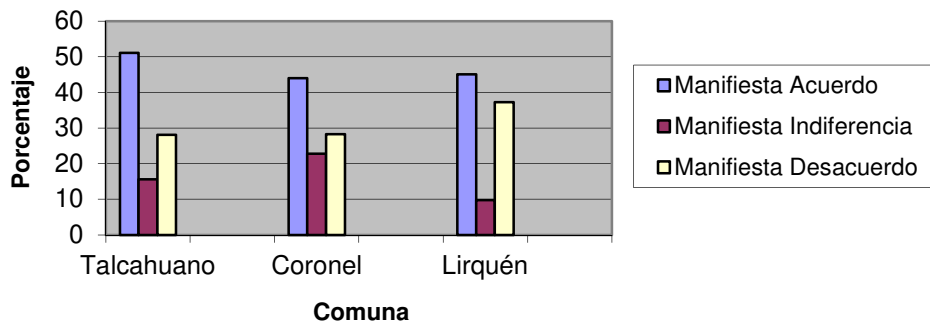
Annexe 17. Le « climat organisationnel » au sein de l'Union Portuaire du BioBío (extraits)

1. El estatuto de la Unión es poco conocido entre nosotros.

Apreciación General

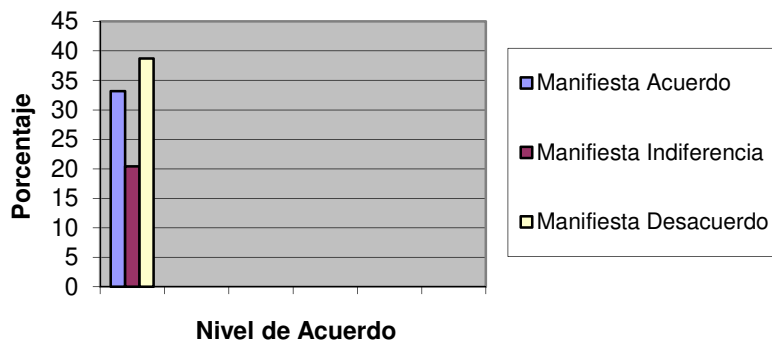


Apreciación según Comuna

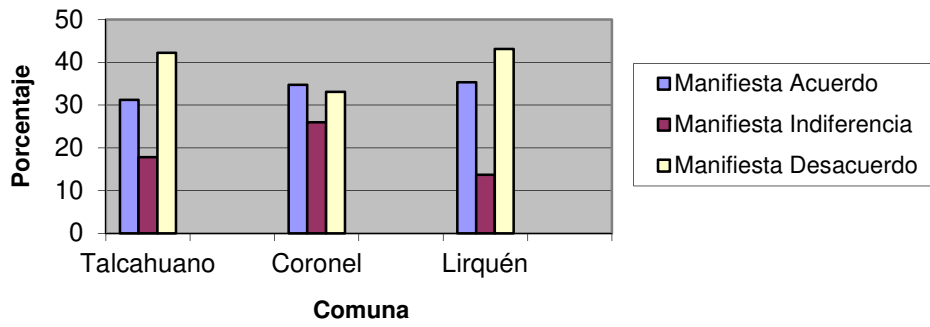


2. A veces, la Unión trabaja de forma desorganizada y sin una planificación adecuada

Apreciación General

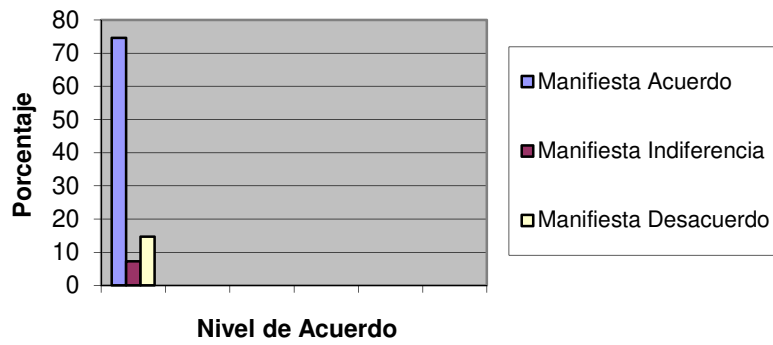


Apreciación según Comuna

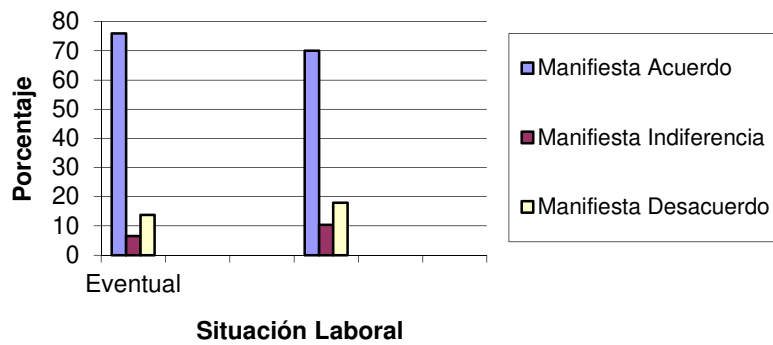


3. Las ideas de los líderes reflejan nuestras necesidades como trabajadores

Apreciación General

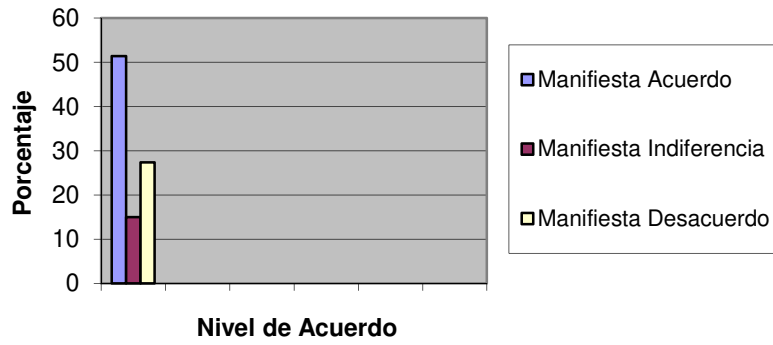


Apreciación según Situación Laboral

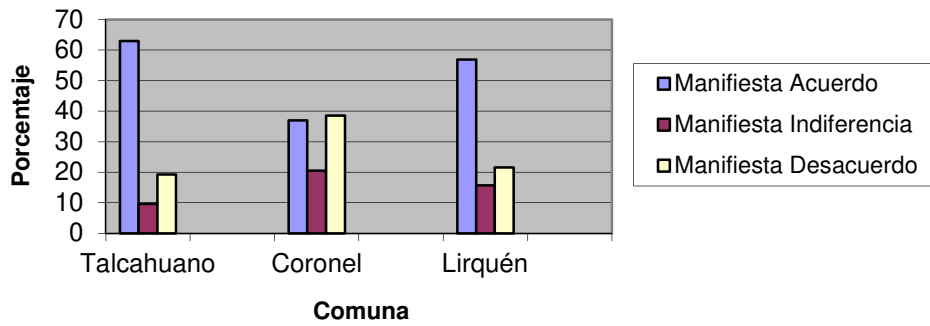


4. Los líderes de la Unión siempre consultan a los trabajadores en las decisiones importantes.

Apreciación General



Apreciación según Comuna



Source : Mabel A. Tornel Cifuentes, *Diagnóstico del clima organizacional de la Unión Portuaria del Bío Bío*, Talcahuano, UPBB, 2012.

Annexe 18. Synthèse de l'agenda de revendications de l'Union Portuaire du Chili (2014)

Congreso Unión Portuaria de Chile		
Puerto Montt - 28-29 Noviembre 2014		
AGENDA		
Objetivo	Descripción	Fecha Tope
PENSIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Se exigirá a Subsecr. Interior la concreción de los 326 casos de pensiones (Pueden ser parcializados y se ocuparían recursos del fondo portuario) • Se de curso inmediato a la pension heredable a quien éste dejó. • Se exigirá que el proceso de pensiones de gracia no se extinguirá hasta no ser promulgada la ley de jubilación temprana para trabajadores de alto riesgo. • Las pensiones de Punta Arenas deberá tener las mismas características del acuerdo del 05 de octubre del 2012. 	<ul style="list-style-type: none"> • 1er trimestre 2015
LEY CORTA (beneficio monetario)	<ul style="list-style-type: none"> • Exigencia del pago de 1.5 millones a quienes se le adeuda. • Exigencia de cumplimiento de beneficio a TODOS los trabajadores portuarios ya sea de faenas de nave como de patio. 	<ul style="list-style-type: none"> • 28 de enero 2015.
LEY CORTA (aspectos permanentes)	<ul style="list-style-type: none"> • Reglamentación, y participación en ésta, de la implementación de ½ hr de colación durante el turno. • Reglamentación, y participación en ésta, de los Comités Paritarios Portuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> • 1er Trimestre.
LISTAS NEGRAS	<ul style="list-style-type: none"> • Exigir fiscalización y sanción a empresas que mantengan listas negras. 	<ul style="list-style-type: none"> • 1er semestre
OTROS	<ul style="list-style-type: none"> • Demostración de fuerza y apoyo ciudadano, para estar en mejor pie de negociación. • 2ª Parte de Estudio de Salud y Seguridad Portuaria. 	
AGENDA LARGA		
REGLAMENTACIÓN PORTUARIA	<ul style="list-style-type: none"> • Definición de Trabajo Portuario, Trabajador Portuario y Recinto Portuario. • Reglamentación y fundamentación de Nombradas • Definición de planta portuaria (regulación de tarjetas portuarias) 	
JUBILACION DE ALTO RIESGO	<ul style="list-style-type: none"> • Definición de trabajos de alto riesgo. • Generación de propuesta de funcionamiento y financiación. • Exigencia de aprobación por Estado. 	
INTEGRACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Tomar posición de liderazgo, 	

ESTRATEGICA CON OTROS SECTORES	<p>asumiendo convocatoria en temas transversales a todos los trabajadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Reforma Laboral (participación en discusión legislativa y defensa de mejoras en derechos laborales) ○ Sistema Previsional y de Salud Laboral. (Idem). 	
LEY DE PUERTO	<ul style="list-style-type: none"> • Generar legislación que permita mejoramiento y ordenamiento del trabajo en los puertos, posibilitando más trabajo y estabilidad en los puertos menores. • ¿Eliminación o corrección de Ley 19.542? 	

Source : Congreso de la Unión Portuaria de Chile, Puerto Montt, 28 et 29 novembre 2014 (Archives UPCH).

Annexe 19. Tactiques de mobilisations syndicales et répertoires d'action les plus récurrents selon les branches économiques au Chili (2010-2015)

RAMA ECONÓMICA (CIUU REV. 3)	1. CORTE DE RUTA	2. PIQUETE	3. MANIFEST	4. TURNO ÉTICO	5. MARCHA
Agricultura, Ganadería, Caza Y SiLvi.	4,0%	1,4%	2,8%	0,0%	0,4%
Pesca	9,8%	1,1%	0,6%	0,0%	1,7%
Minería	17,6%	2,0%	6,4%	1,3%	7,6%
Industria manufacturera	11,5%	18,1%	5,5%	0,0%	8,0%
Electricidad, gas y agua	0,3%	0,7%	0,6%	0,0%	1,3%
Construcción	8,8%	4,5%	2,8%	0,0%	3,4%
Comercio	7,5%	14,7%	8,3%	0,6%	10,1%
Hoteles y restaurantes	0,3%	3,2%	0,0%	0,6%	0,8%
Transporte y comunicación	20,7%	11,7%	9,4%	1,3%	13,0%
Intermediación financiera	0,3%	1,6%	2,8%	0,6%	0,8%
Act. Inmobiliarias y empresariales	1,4%	7,2%	3,3%	0,0%	2,1%
Adm. Pública y defensa	6,4%	4,7%	14,9%	30,8%	10,5%
Enseñanza	3,4%	12,6%	23,2%	5,1%	21,4%
Servicios sociales y de salud	6,8%	12,6%	16,6%	59,0%	16,4%
Otras act. de servicio comunitarios	0,7%	3,8%	2,8%	0,0%	1,7%
Hogares privados doméstico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
Org. Extraterritoriales	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Otros	0,3%	0,0%	0,0%	0,7%	0,4%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Source : élaboration de Domingo Pérez, Rodrigo Mebel et Diego Velásquez - *Observatorio de Las Huelgas Laborales (OHL/COES)*, 2017.

Annexe 20. Chronologie détaillée des conflits et mobilisations portuaires de mars-avril 2013 et décembre-janvier 2014

CONFLIT 1 : mars-avril 2013

MARZO (2013)						
4	5	6	7	8	9	10
11: El Sindicato N°2 de Puerto Angamos comienza a tomarse la media hora de colación.	12	13	14	15	16: Previa carta de Ultraport anunciando el descuento de la media hora de colación por su ilegalidad, el Sindicato N°2 de Angamos inicia el paro a las 15.30 hrs.	17
18: Los otros cuatro sindicatos de Angamos no están de acuerdo con el paro y la empresa los protege en su ingreso a trabajar. La situación se torna violenta y el dirigente Enrique Solar es golpeado estando detenido por la policía.	19	20	21:	22: El gobierno (Intendente y Seremi de Trabajo), el gerente de Ultraport Antofagasta y los trabajadores inician reuniones en la Intendencia. El Sindicato N°2 alega la presencia de estos últimos. Es la primera vez que la empresa conoce el petitorio del sindicato.	23	24
25: Se inician reuniones diarias para acercar posiciones entre el sindicato y la empresa mediadas por la Intendencia. Respecto del petitorio, el sindicato bajaba de \$6 a \$4.000 el pago por la media hora de colación pero exigía la habilitación de un lugar para almorzar (a lo que la empresa accedió al día siguiente), que se dejaran sin efecto los recursos de protección presentados contra los dirigentes y que se recontratara a los dirigentes portuarios eventuales Rodríguez y Portales, tras cinco meses de su desvinculación.	26: 400 trabajadores de Antofagasta se suman a la paralización de Angamos.	27: La Unión Portuaria de Chile paraliza los puertos del país en apoyo a los huelguistas de Angamos.	28	29	30	31

ABRIL (2013)

1: Según La Segunda, el 1 de abril estaban paralizados los puertos en Iquique, Antofagasta, San Antonio, Talcahuano, Lirquén, Coronel y Penco, y Valparaíso no pudo absorber tamaña demanda (sobre todo la de exportación de fruta correspondiente a San Antonio). Producto de lo anterior, el empresariado 'frutero' solicita la aplicación de la Ley de Seguridad interior del estado y el gobierno la niega. El mismo día, los dirigentes de la Unión Portuaria del Bío Bío llegan a Mejillones.	2	3: La Unión Portuaria emitió un comunicado el día 3, tras una semana de paralización nacional. De manera paraela, acusando la magnitud de sus pérdidas en US\$400 millones, los gremios agrícolas (Asoex y Fedefruta) critican la falta de capacidad resolutive del gobierno respecto del conflicto y se les unen los productores de cobre y celulosa.	4: Ultraport acoge las demandas del sindicato respecto de la deposición de las acciones legales contra los trabajadores y la reincorporación de Rodríguez y Portales, quedando conformada una mesa para establecer el valor diario a pagar por la media hora de colación. Según La Segunda, el sindicato rechazó esta propuesta.	5: Se acaba el paro mediante un acuerdo entre el Sindicato y Ultraport, mediado por la Ministra del Trabajo y el Intendente de Antofagasta. Según El Mercurio, el mismo día trabajadores portuarios de Ultraport en Valparaíso habían logrado adherirse al paro nacional contrariando a sus dirigentes.	6: A las ocho de la mañana las faenas estaban reestablecidas en Puerto Angamos.	7: En San Antonio sin embargo, el paro se mantenía. Según La Tercera, el conflicto iniciado el 16 de marzo se había destrabado en nueve puertos, pero en San Antonio "el más importante del país", los cerca de 800 trabajadores continuaban rechazando la oferta en la noche del día 6. Exigían que no se incurriera en represalias y el pago de un bono por \$10.000 a cambio de la media hora de colación, que 84 trabajadores habían aceptado en \$3.600 para volver al trabajo. Los exportadores en tanto, contaban en US\$60. Millones los embarques retenidos en este puerto.
8	9	10	11	12: Los operarios de Puerto Angamos comienzan a paralizar parcialmente en cada turno en solidaridad con el paro todavía irresuelto de San Antonio. El día 15 señalaban que estaban paralizando dos horas de cada turno y que incrementarían la medida de no haber respuesta. El dirigente Orellana acusaba también que aún no se reintegraba a los dirigentes como se había acordado.	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

CONFLIT 2 : décembre - janvier 2014

NOVIEMBRE (2013)						
				1	2	3
4	5: El Sindicato N°2 de Trabajadores Portuarios Contratados y Eventuales inicia la negociación colectiva ciñéndose a las estipulaciones legales pero desconociendo el número de miembros del sindicato por su carácter mixto a resolver.	6	7	8	9: Encuentro de la Unión Portuaria de Chile en Mejillones. Los dirigentes de San Antonio no asisten.	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DICIEMBRE (2013)						
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19: [En el catastro indiqué una paralización de San Antonio en esta fecha sin citar la fuente.] ¿?	20: La votación de la huelga es informada al menos desde el día 20 en páginas de internet.	21	22: La Unión Portuaria del Norte (Antofagasta) advierte que los buques correspondientes a Puerto Angamos serán destinados a Antofagasta para ser trabajados por cuadrillas traídas de Valparaíso, y que ellos no lo permitirán.
23: Se inicia la huelga en Mejillones.	24	25	26	27: Según el portal Nuestro Mar, el día 27 trabajadores encapuchados bloquearon el paso al vehículo corporativo en el que ingresaba al puerto el gerente general de Ultraport y otros gerentes de la misma empresa, golpeándolo e profiriendo insultos a los ocupantes, instando con ello la intervención de Carabineros y de la autoridad marítima. En el segundo ataque, el propio dirigente Orellana habría amenazado a los gerentes. Antes, los huelguistas habían bloqueado con barricadas los accesos a Puerto Angamos, amenazado a trabajadores de los otros sindicatos y atacado física y verbalmente a personal administrativo y ejecutivo de Ultraport.	28	29
30	31					

ENERO (2014)

		1: Pasada la medianoche, el operador de grúa y huelguista Luis González es encontrado abandonado en estado de gravedad en la carretera entre Mejillones y Puerto Angamos.	2	3: La Unión Portuaria de Chile llama a paralizar el primer turno en repudio a la aparente golpiza dada a Luis González. En San Antonio se inicia el paro.	4	5
6: Dirigentes de Iquique y Antofagasta llegan a Mejillones a reunirse sin una misma postura respecto a la paralización del Norte Grande.	7: Se cumplen los 15 días de iniciada la huelga legal y la empresa comienza a ofrecer el reintegro individual a los huelguistas. La Unión Portuaria del Norte (Iquique, Antofagasta y Tocopilla) y la Unión Portuaria de Atacama (Huasco, Chañaral y Caldera) se declaran en paro por solidaridad.	8: La Unión Portuaria del Biobío vota y comienza la paralización indefinida en solidaridad con los trabajadores de Angamos, tras enfrentamientos de éstos con fuerzas especiales de carabineros y la detención del vocero de la UPBB y dirigente de Coronel Pedro Riquelme al llegar a Puerto Angamos.	9: Ultraport notifica que están retomando las operaciones con nutrido número de trabajadores en Puerto Angamos. La Unión Portuaria al parecer depone la paralización tras algunas exigencias para promover la resolución del conflicto en este puerto.	10: El 10 de enero se producen declaraciones cruzadas entre la Unión Portuaria del Norte, la de Atacama y San Antonio por un lado, y la Unión Portuaria del Biobío por otra.	11: El Subsecretario del Interior se reúne con un grupo de trabajadores de STI (San Antonio) que no están en paro para buscar manera de destrabar la paralización. Sergio Vargas acusa que el gobierno está tratando de quebrar el movimiento.	12
13: La Unión Portuaria del Biobío retoma la paralización tras cuatro días de suspensión en búsqueda de diálogo. En San Antonio la policía habilita el acceso al puerto.	14: La Unión Portuaria del Biobío paraliza las faenas y marcha.	15: En el balance de la Unión Portuaria solamente no estaban movilizados los puertos de Valparaíso, Arica y Coquimbo, puertos controlados por la Cotraporchi. En tanto, trabajadores de El Teniente y representantes de 17.000 trabajadores agrícolas llegan a San Antonio a apoyar la huelga, comprometiendo paralización de sus faenas, y la CONFECH emite un Comunicado en apoyo a la huelga y paralización nacional.	16	17	18	19
20: Tras ausencia de representantes de Ultraport a una reunión, la UPCH anuncia boicot internacional a las exportaciones. En Santiago se realiza una manifestación pública en apoyo al paro portuario. El empresariado identifica y critica 'la nombrada' como el problema a resolver.	21: Se producen violentos enfrentamientos entre huelguistas y policía, siendo detenido el dirigente Sergio Vargas.	22: Se inician los diálogos de la Unión Portuaria con el gobierno (Ministros de Trabajo y Transporte) sin la presencia de los dirigentes portuarios de Mejillones, quienes llegarían dos días más tarde. Los trabajadores de SITECO (subcontratados de la minería) hacen efectiva su paralización en solidaridad.	23	24	25: La Unión Portuaria y el Gobierno logran un acuerdo que es posteriormente ratificado por el empresariado portuario. El paro concluye a las 15:30 hrs.	26
27	28: La UPBB anuncia retomar la paralización por incumplimiento de los acuerdos contraídos.	29: Los dirigentes de Mejillones se reúnen con el Gobierno, dando este último por cerrado el asunto en Puerto Angamos.	30	31	Source : élaboration de l'auteur sur la base de la revue de presse.	

Annexe 21. L'Union portuaire divisée. Echanges croisés de déclarations durant le conflit de Mejillones (2014)

Premier communiqué (9 janvier 2014):

“En San Antonio a 09 de enero de 2014, se reunieron las agrupaciones FRENTE DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE SAN ANTONIO, representantes del ESPIGON VALPARAISO y LA UNION PORTUARIA DEL NORTE (puerto de ITI, FETRAPI, ATI, SINDICATO UNIFICADO N°2 DE PUERTO ANGAMOS, CALDERA, CHAÑARAL, HUASCO y TOCOPILLA), declaran que:

1. Se continua con las paralizaciones indefinidas desde el centro hacia el norte del país mientras el Estado no reconozca la responsabilidad asumida el día 16 de Diciembre de 2013, en donde reconoce la deuda que se arrastra desde el 1 de enero de 2005 hasta el 21 de Marzo de 2013 por el concepto de la media hora de colación, quedando de manifiesto que el monto que esta genera por cada trabajador debe ser devuelta de manera íntegra, haciendo con esto concluyente la NO NEGOCIABILIDAD de este, y por ningún motivo, además, una tratativa de solución a largo plazo.
2. Respecto al tema de Mejillones es necesario aclarar lo siguiente, que el Sindicato n°2 de Puerto Angamos Mejillones continúa movlizado, con más represión y un aumento en las fuerzas policiales el día de hoy, sin lograr ningún acercamiento con la empresa en su petitorio de negociación colectiva.
3. Finalmente hacemos un llamado a las bases de la Unión Portuaria del Bío Bío a realizar un nuevo análisis de las malas determinaciones adoptadas por sus voceros en desmedro de la unidad de la Unión Portuaria de Chile, por lo que hacemos presente que los puertos anteriormente señalados están llanos a restablecer los lazos de unidad y hermandad de los trabajadores portuarios de Chile.
4. Mejillones aclara que no son representados por los dirigentes del sur del país bajo ningún contexto”.

Second communiqué (10 janvier 2014):

“UNION PORTUARIA DEL BIOBIO

Ante la situación ocurrida el jueves 08 de enero, la UPBB viene a comunicar lo siguiente: La UPBB no ha bajado su movlización en torno a su apoyo con los compañeros del puerto de Mejillones. Todo lo contrario, ésta busca poder iniciar el proceso de negociación y conversación (que hasta la fecha no ha existido) entre el grupo Von Appen y el sindicato 2 de Mejillones solicitando apoyo al gobierno para que medie en ello y encontrar pronto solución.

Ante esa situación, la UPBB como los puertos del Sur han dado un gesto suspendiendo temporalmente las paralizaciones de faenas abriendo una ventana para iniciar el fin de la represión policial en el Puerto de Angamos (que contaba con la presencia de 310 carabineros de fuerzas especiales y 19 vehículos de los mismos) bajando sólo a una guardia de 40 carabineros y 3 vehículos. Por otro lado el inicio de las conversaciones, con el gobierno como garante, entre el Sindicato 2 de Mejillones con la empresa Ultraport que debe realizarse este día viernes 09 de enero. Que de no respetarse esos acuerdos por parte del gobierno y la empresa Ultraport del grupo Von Appen durante el día de hoy y lo que dure la negociación, las paralizaciones se retomarán de forma inmediata.

Nuestro principal objetivo es que el sindicato 2 de Mejillones concluya exitosamente su negociación y su paralización no se extienda a un nivel que perjudique seriamente el bienestar de los que en ella participan, por lo cual también no aceptaremos ningún tipo de persecución hacia los que se movlizaron. Por último, procuramos poder iniciar la solución a históricas demandas del sector que siempre se han visto inmovilizadas por parte del empresariado por su decisión política de no sentarse a negociar con trabajadores, Creemos que de no generar un gran marco regulatorio del sector los paros se sucederán intermitentemente por cada vez que la presión generada por las empresas estalle en los trabajadores. Esperamos que la palabra empeñada por gobierno y empresas se cumpla el día de hoy, pues sino deberemos reiniciar las movlizaciones este mismo día. UPBB”.

Source : Archives UPCH, 2014.

Annexe 22. Accord signé par le gouvernement de Sebastián Piñera et l'Union portuaire du Chili le 25 janvier 2014 à Santiago

Santiago 25 de enero de 2014

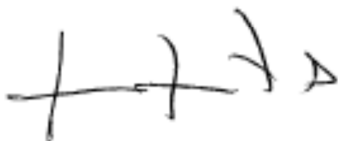
Reunidos en el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, los trabajadores abajo firmantes, en representación de la Unión Portuaria de Chile; representantes de las empresas más abajo individualizadas; y representantes del Gobierno.

Y considerando:

1. La grave situación por la que atraviesa el país a consecuencia de los paros en que se encuentran los puertos.
2. La importancia estratégica de los puertos para el desarrollo económico de Chile y la visión de país que debemos tener sobre esta industria.
3. La voluntad de todas las partes de sostener las negociaciones que permitan buscar soluciones en un ambiente de normalidad, sin actos de violencia y sin afectar a los exportadores, importadores, agricultores, trabajadores y otros sectores y actores que son afectados por las consecuencias de los paros.
4. El reconocimiento de todas las partes de que existen problemas de corto y largo plazo en la industria portuaria que es necesario abordar.
5. Que el Estado opera y ha operado en el pasado distintos puertos en el esquema multioperador.
6. La demanda de los trabajadores respecto del pago de la media hora de colación retroactiva así como la intención de las empresas de resolver definitivamente las eventuales contingencias que este tema puede generarles.

Las partes convienen lo siguiente:

- i. Las empresas se comprometen a pagar un monto en dinero asociado al pago retroactivo de la media hora de colación. Dicha suma corresponderá al total de \$1.500.000.- por trabajador, y se pagará en el mes de febrero del año 2014. En caso de registrarse movilizaciones antes del 31 de mayo del mismo año, los trabajadores portuarios deberán restituir la suma de \$750.000 en cuotas de acuerdo a lo acordado con sus respectivos empleadores. Accederán a este monto los trabajadores que cumplan con los siguientes requisitos:
 - a. Haber realizado un mínimo de 18 turnos de trabajo portuario en las respectivas empresas en los últimos 6 meses del año 2013.
 - b. No haber sido beneficiario de una pensión de gracia a la fecha de firma del presente acuerdo.



- ii. El gobierno se compromete a definir, en un plazo de 5 días, los lineamientos de un proyecto de ley que entregue un beneficio económico a los trabajadores, que se calculará de acuerdo a los siguientes tramos referenciales:

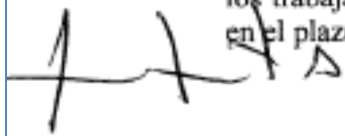
Años de antigüedad	Monto referencial en base a 24 turnos por mes
1	\$0
2	\$0
3	\$750.000
4	\$1.500.000
5	\$2.250.000
6	\$3.000.000
7	\$3.750.000
8	\$4.500.000

Las cifras definidas en la tabla fueron calculadas en base a un trabajador con 24 turnos mensuales promedio para el período 2005—2012. Los valores que serán pagados efectivamente a cada trabajador, serán calculados sobre la base de los turnos efectivos que cada trabajador tenga para el período 2005—2012.

Para efectos del costo total del proyecto, se ha considerado un promedio para el universo de trabajadores de 10 turnos mensuales promedio.

El gobierno y los trabajadores harán sus mejores esfuerzos para incluir en dicho proyecto de ley, una fórmula que regularice el otorgamiento de la tarjeta portuaria, según los criterios que se han trabajado en la mesa conjunta dedicada al tema que las partes crearon durante 2013. En caso que en el plazo de 5 días no se llegue a un acuerdo, esta materia será incluida en el proyecto de ley a que se refiere el punto iii.

- iii. Una vez concluido el trabajo de la mesa establecida en el punto anterior, el gobierno y los trabajadores, con el apoyo de parlamentarios de ambos sectores, elaborarán los lineamientos básicos de un proyecto de ley que aborde los cambios que permitan modernizar el sector portuario, y mejorar las condiciones laborales de sus trabajadores, con especial énfasis en la situación de los trabajadores eventuales, entre otras medidas de largo plazo.
- iv. Tendrán derecho a los beneficios definidos en los puntos i. y ii. precedentes, los trabajadores que hayan desempeñado funciones en los puertos durante el año 2013 y que tengan al menos 36 turnos anuales promedio para el período 2005—2012.
- v. Sin perjuicio de lo anterior, el proyecto de ley podrá incluir beneficios para un número reducido de trabajadores que no cumplan con los requisitos generales definidos en los puntos ii. y iii. precedentes. Los criterios que deberán cumplir los trabajadores para ser considerados dentro de esta categoría, serán definidos en el plazo de 5 días establecido en el punto ii.



- ii. El gobierno se compromete a definir, en un plazo de 5 días, los lineamientos de un proyecto de ley que entregue un beneficio económico a los trabajadores, que se calculará de acuerdo a los siguientes tramos referenciales:

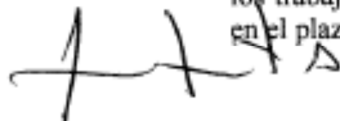
Años de antigüedad	Monto referencial en base a 24 turnos por mes
1	\$0
2	\$0
3	\$750.000
4	\$1.500.000
5	\$2.250.000
6	\$3.000.000
7	\$3.750.000
8	\$4.500.000

Las cifras definidas en la tabla fueron calculadas en base a un trabajador con 24 turnos mensuales promedio para el período 2005—2012. Los valores que serán pagados efectivamente a cada trabajador, serán calculados sobre la base de los turnos efectivos que cada trabajador tenga para el período 2005—2012.

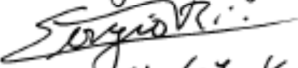

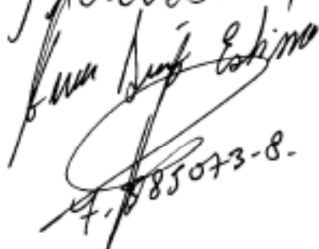
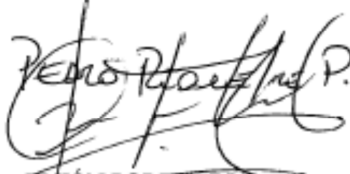
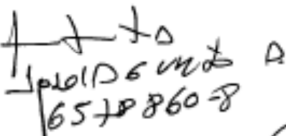
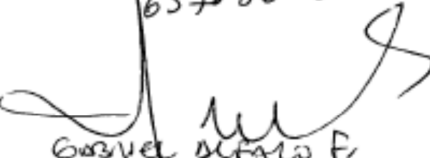

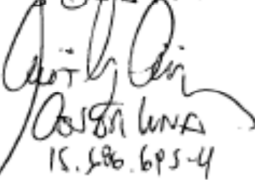

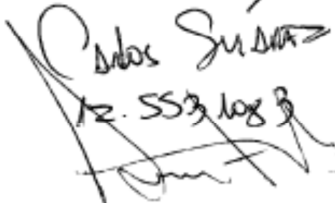
Para efectos del costo total del proyecto, se ha considerado un promedio para el universo de trabajadores de 10 turnos mensuales promedio.

El gobierno y los trabajadores harán sus mejores esfuerzos para incluir en dicho proyecto de ley, una fórmula que regularice el otorgamiento de la tarjeta portuaria, según los criterios que se han trabajado en la mesa conjunta dedicada al tema que las partes crearon durante 2013. En caso que en el plazo de 5 días no se llegue a un acuerdo, esta materia será incluida en el proyecto de ley a que se refiere el punto iii.

- iii. Una vez concluido el trabajo de la mesa establecida en el punto anterior, el gobierno y los trabajadores, con el apoyo de parlamentarios de ambos sectores, elaborarán los lineamientos básicos de un proyecto de ley que aborde los cambios que permitan modernizar el sector portuario, y mejorar las condiciones laborales de sus trabajadores, con especial énfasis en la situación de los trabajadores eventuales, entre otras medidas de largo plazo.
- iv. Tendrán derecho a los beneficios definidos en los puntos i. y ii. precedentes, los trabajadores que hayan desempeñado funciones en los puertos durante el año 2013 y que tengan al menos 36 turnos anuales promedio para el período 2005—2012.
- v. Sin perjuicio de lo anterior, el proyecto de ley podrá incluir beneficios para un número reducido de trabajadores que no cumplan con los requisitos generales definidos en los puntos ii. y iii. precedentes. Los criterios que deberán cumplir los trabajadores para ser considerados dentro de esta categoría, serán definidos en el plazo de 5 días establecido en el punto ii.



- vi. Las empresas se comprometen a permitir el reintegro de los trabajadores movilizados en las mismas condiciones previas al comienzo de la paralización de los puertos.
- vii. Los trabajadores aquí representados retomarán la normal operación de los puertos a partir del segundo turno de hoy, sábado 25 de enero de 2014, esto es, a las 15:30 pm. una vez firmado el presente documento por todas las partes.

<p>Sergio Vergara R  9.804.607-K</p> <p> Eduardo Aroyo 10.008570-4</p> <p> Juan José Espino 7.885073-8.</p>	<p> PEDRO RAFAEL P. UNIÓN PORTUARIA 12.304.410-K</p> <p> Jorge Luis A. 6578860-8</p> <p> GABRIEL ARTURO F. 10.806.308-4. EMPRESAS PORTUARIAS</p>	<p>Po channel Caldera Huesco</p> <p> Juan Carlos V. 5.895.866-0</p> <p> Raúl Luna 15.586.695-4</p> <p>NEILSON FRANCISCO V 15.686.482-K </p> <p> Carlos Suárez 12.553.108-8</p>
---	---	--

Source : Document original fourni par l'Union portuaire et mis en ligne par le Centro de Investigación Periodística - CIPER Chile, novembre 2014, URL : https://ciperchile.cl/pdfs/2014/11/sanantonio/2014-01-25_Acuerdo_firmado_EPSA.pdf.

Annexe 22. Les leçons de la lutte de la UPBB selon *El Chanco E' Goma* (2014)

EL CHANCHO E' GOMA INFORMA

Mayo 2014
**¿Somos o no somos
de la calle?**

Lecciones de las luchas de la UPBB

La Unión Portuaria del Bío Bío se acerca a cumplir 5 años desde su creación, desde sus tímidos inicios como heredera de la desaparecida Coordinadora Nacional de Trabajadores Portuarios y el objetivo de propender al bienestar de los trabajadores portuarios y sus familias, la defensa de sus derechos laborales y avanzar en mayores conquistas económicas y sociales, utilizando la acción directa como principal arma para el logro de sus metas. Su historia está llena de éxitos de variada escala, desde coordinar ayuda solidaria para los trabajadores afectados por el terremoto, hasta el pago retroactivo de impuestos y colaciones.

En todos esos desafíos de corto plazo ha demostrado una eficacia sin precedentes, puesto que en todas las luchas realizadas ha salido airosa, pero ahora se enfrenta a nuevos retos. Sus metas apuntan a lograr hitos que sean permanentes en el tiempo, triunfos que signifiquen mejoras definitivas en el bienestar de los trabajadores portuarios, leyes que aseguren -a perpetuidad- pensiones mejores y más tempranas que den estabilidad y seguridad a los que laboran en los terminales portuarios, triunfos que signifiquen una herencia histórica a las futuras generaciones. No es sencillo, pues no se está acostumbrado a luchas de largo aliento, que afecten a la sociedad en su conjunto, y que generen una mayor resistencia por parte del empresariado al significarles alzas permanentes en sus costos. Por lo mismo, se deberá actuar mucho más reflexivamente que impulsivamente, se deberá potenciar todos los aspectos fuertes y mejorar aquellos donde se han mostrado debilidades: Pues sí, algo que nos enseñó la última movilización es que tenemos puntos débiles y que el empresariado, en conjunto con elementos del Estado cercanos a ellos, está dispuesto a dar una dura pelea y no perder su hegemonía.

Un claro ejemplo de lo anterior se ve en la movilización de Mejillones de Enero

reciente, en la cual el 70% de los trabajadores del puerto (adscritos a la Unión Portuaria de Chile) pararon contra Ultraport por mejoras económicas, pero esta empresa, lejos de negociar, decidió enfrentar a los trabajadores mediante una arma muy efectiva...el miedo, todo ello con cooperación de organismos estatales como



la Dirección Regional del Trabajo, su Intendencia y Fuerzas Armadas. Estas últimas, entre carabineros y marinos, enviaron un enorme destacamento de más de 500 efectivos cuya misión no era expulsar a los manifestantes, sino permitir que entraran trabajadores externos a realizar las operaciones que los paralizados no estaban efectuando.

Su efecto fue el esperado. No era que el puerto siguiera funcionando con otros trabajadores (pues estos nuevos tenían mucho menos experiencia que los huelguistas), sino que se produjo el temor de perder el empleo o turnos y se generó que los trabajadores movilizados se desarmaran y comenzaran a entrar a trabajar, destruyendo con eso a la organización. Ultraport tomó esa pérdida generada por

trabajadores poco experimentados como una inversión, si con ello se desarticulaba el movimiento portuario en su terminal. Y lo consiguió, **demonstrando al resto que los portuarios podían ser muy fuertes, pero no eran invencibles.**

Con ese resultado, algo similar intentó el gobierno con el resto del país, movió sus piezas y el martes 21 de enero esperaba hacer su jugada. Ella consistía en repetir lo que hizo Ultraport en Mejillones, pero ahora a escala nacional. Ese día el Ministerio del Trabajo promulgaba el DL 4 del 2014 que permitía que trabajadores con tarjetas portuarias vencidas u operadores de maquinaria pesada con el sólo hecho de tener su licencia de conducir, podían reemplazar a trabajadores paralizados si el gobierno estimaba que dicha paralización significaba un grave deterioro a la economía del país. Tras esa promulgación y



argumentando que los puertos licitados estaban obligados a producir. Distintas intendencias ordenan a los puertos licitados por SAAM (Iquique, San Antonio, San Vicente) laborar, y para permitir que ingresen trabajadores envía destacamentos

armados, similares a los presentes en Mejillones (o sea unos 400 a 500 efectivos), para desalojar las entradas de los terminales y con ello dar espacio a la entrada de trabajadores. Ello estuvo a punto de ocurrir - de hecho un batallón con decenas de vehículos policiales y de asalto con reservas de efectivos provenientes de Chillán y Los Ángeles se encontraba reunido en la



comisaría de Talcahuano y a las 19:00 tenían orden de proceder- pero no contaron con que el discurso que llevaba la movilización diera un giro, un giro que le devolvía el disminuido apoyo popular con que se contaba tras erróneas declaraciones realizadas en la prensa escrita y principalmente en la TV, con la entrevista que el dirigente de San Antonio sostuvo en el programa Tolerancia Cero de CHV, en el cual no pudo ni supo explicar por qué una deuda de privados debía cancelarla el Estado, quien en todo momento fue el centro de la demanda y considerado como único responsable. Esa tarde, y para corregir ello, la Cámara de Diputados genera el Proyecto de Acuerdo 994, donde da una visión al conflicto que devuelve la

popularidad a los portuarios al proponer y presentar un discurso que sí era aceptado por la gente y que responsabilizaba originalmente a los empresarios por la deuda y pone al Estado como un interventor producto de que las empresas no querían reconocerlo. En otras palabras, se dijo que los patrones eran unos ladrones y que si el Estado insistía en protegerlos (con decretos y fuerzas policiales) estaba defendiendo sólo intereses de privados. Con ello la lucha portuaria se transformó, en la mentalidad colectiva, de un asunto de un grupo de trabajadores que peleaban por asuntos propios a una reivindicación social contra el empresariado. Ese nuevo discurso y apoyo popular alejó a la fuerza pública de los puertos y obligó al gobierno a negociar en serio, hasta llegar al acuerdo del 25 de enero. Con esta sucesión de hechos nos queda una lección que debemos integrar a las futuras luchas. Esta es, que para desarticular las armas que el empresariado y

Este Chanchó desgraciado me va a traer problemas...



el Estado pueden ocupar contra los portuarios, se debe contar con un fuerte respaldo popular. Por lo tanto nuestro discurso también debe tener demandas y sentires del resto del pueblo y la clase trabajadora y ésta siempre debe vernos como parte de ella y con ella, que no los abandonamos ni nos rendimos al sistema (como culpan a algunos nuevos diputados y diputadas) sino que nuestra lucha también es parte de la de ellos, somos de ellos, somos y siempre seremos "de la calle".

La nueva pillería muestra sus cartas para bajar las movilizaciones.

La estrategia del gobierno para bajar las movilizaciones apunta a debilitar las organizaciones cooptando a sus líderes y asumiendo como propias las demandas de éstas.

Uno de los sectores que por años se ha movilitado son los estudiantes secundarios y universitarios. Recordemos el pingüinazo del año 2006, varios de sus líderes más



carismáticos fueron sacados de las calles por orden de sus partidos políticos y el gobierno de la concertación le cambió la ley de educación, ¿recuerdan?, la LEGE por la LOCE que al final fue "mierda por caca",

se "jodieron" a los cabros y bajaron las movilizaciones, la educación en la práctica no cambió, siguió siendo una educación para seguir enriqueciendo a los "poderosos".

Hoy la pillería le dio unos cupos en el parlamento a algunos de los "líderes" universitarios, a otros les dieron puestos en el gobierno, además de anuncios como el de terminar con la educación municipalizada y



volvería al Estado, el proyecto de ley que pone fin al lucro, además de inventar la figura de un "interventor" para solucionar los problemas cuando una universidad se pegue un "condoro". Parches tras parches, cuando el problema de fondo no es tan solo el lucro, el problema es que no se puede seguir con esta educación de mercado, que sigue sacando profesionales al servicio de las grandes empresas, para seguir exprimiendo nuestros recursos naturales, la educación se soluciona con la participación de toda la comunidad educativa en la toma de decisiones y para ello se tienen que democratizar los espacios de participación.

Las movilizaciones de los pobladores tuvieron un significativo aumento en los últimos años, pero así como prendieron también se apagaron, se levantaron líderes carismáticos que fueron reconocidos por

Source : "Lecciones de la lucha de la UPBB", *El Chancho E' Goma*, mai 2014.

¿QUÉ ES LA LEY CORTA PORTUARIA?

"Los trabajadores marítimos portuarios, en su condición de productores, no pueden continuar viviendo al margen de la riqueza construida con su esfuerzo y su talento"

Dante Campana

Es una ley que modifica el código del trabajo y la ley de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, en materia de trabajo portuario. Esta ley fue publicada en el diario oficial el 17 de Septiembre del 2014. Las empresas que concesionan los frentes de atraque y de muellaje tienen un plazo de 6 meses para cumplir e implementar lo decretado en dicha ley.

1 Derecho al descanso y colación.

Después de cuatro horas de trabajo, independiente si se es un trabajador eventual o contratado, se tendrá derecho a un descanso de media hora irrenunciable. El descanso se otorgará de manera simultánea o de manera alternada a todos los trabajadores entre las 3,5 y 5 horas de iniciado el turno. Es responsabilidad de la empresa que concesiona el terminal o la empresa de muellaje, y en el caso de los puertos privados, de las empresas de muellaje que operen dicho puerto, mantener instalaciones (comedores). El bono de colación es un derecho adquirido, no se quita el bono por tomarse la media hora de descanso y colación.

2 Comité Paritario

Derecho de los trabajadores eventuales a constituir y participar del comité paritario de higiene y seguridad de faena portuaria, en cada puerto.

Cuando los trabajadores permanentes y eventuales de la empresa, superen las 25 personas, pueden constituir y participar del comité paritario de higiene y seguridad. Los trabajadores integrantes del comité paritario deberán ser elegidos entre los trabajadores portuarios permanentes y eventuales de la empresa, en la forma que señale el reglamento.

3 Día del trabajador portuario 22 de Septiembre.

Este día fue declarado de manera oficial como el día del trabajador portuario como un reconocimiento a la labor que día a día se realiza en los puertos y que es de vital importancia para el desarrollo del país. Así como conmemorar a los trabajadores portuarios que fueron asesinados y torturados en los puertos de Iquique y San Antonio, en dictadura.

4 Derecho al pago retroactivo de la media hora de colación.

El Estado reconoce que frente a una "incertidumbre jurídica", miles de trabajadores portuarios de Chile, durante años no tuvieron el derecho a la media hora de descanso que les correspondía. El Estado se hace responsable, compensando a los trabajadores/as por este incumplimiento, debiendo indemnizar con dinero a todos aquellos que trabajaron por lo menos 36 turnos anuales en los puertos entre los años 2005 y 2012, y por lo menos un turno el año 2013. Para cubrir este monto, se estableció que el recargo corre por cuenta de las grandes empresas exportadoras e importadoras. El pago de la media hora de colación se calculo en la cifra de \$1.953 por turno.

Dentro de los sesenta días hábiles siguientes a la publicación en el diario oficial de la ley corta portuaria, la comisión determinará quienes son los beneficiarios y el monto que recibirán, de acuerdo a la información pública que se dispone. Los y las trabajadores portuarios interesados podrán consultar su situación a través de la página web del ministerio del trabajo y previsión social.

★ www.mintrab.gob.cl
★ www.subtrab.trabajo.gob.cl



**¡A exigir en tu
asamblea y empresa
el cumplimiento de
la ley corta!**

POR CARMEN GLORIA SANDOVAL V.

MECANISMO LABORAL QUE RIGE A LOS "EVENTUALES" DESDE LAS SOMBRAS

“La nombrada”: los hilos del poder que manejan los sindicatos portuarios

La falta de regulación laboral deja el derecho al trabajo de los trabajadores eventuales, al arbitrio de los dirigentes.

La realidad se admite, pero poco se hace por mejorarla, tampoco se denuncia y, cada cierto tiempo pone en jaque el intercambio comercial y la imagen de Chile.

El sistema de nombrada de personal eventual es similar en todos los terminales de la Región y del país. Básicamente consiste en que los puertos solicitan a los sindicatos personal por especialidades (tañeros, operadores, movilizados, capacitados o tarjadores, y los sindicatos asignan el personal, confirmando desde Puerto de Coronel.

COMPLEJO MUNDO LABORAL
El año 1972, Ramírez entró como policía marítimo y más tarde se especializó en seguridad y en operaciones marítimas bajo el alero de Grace Line, donde se desempeñó luego como jefe de personal de la Compañía Portuaria de Vapores (antigua agencia de estiba y desestiba) cargo del que dependía el control de la captación de trabajadores para las faenas portuarias. También trabajó en los puertos de San Antonio, Antofagasta e incluso en Guayaquil, por lo que conoce a detalle el complejo mundo laboral del sector.

Actualmente está a cargo de SPSP Oficina Técnica de Asesorías Marítimas y ve con preocupación el conflicto que significó el paro de actividades en San Antonio y que se extendió a la mayoría de los puertos de Chile, consignando la nota.

“Se le está haciendo un daño enorme a la imagen del país”, sostiene y cree que las principales causas pueden ser la escasa regulación laboral del sector y la poca voluntad de las partes para superar la situación, que se prolongó por casi tres semanas y que implicó pérdidas por unos US\$200 millones principalmente para el sector exportador frutícola, junto con la pérdida de confianza que este tipo de situaciones genera en el sistema portuario chileno.

CÓMO OPERA
Ramírez describe que el sistema de las “nombradas”, es un mecanismo de provisión de trabajadores en el que la empresa concesionaria entrega a la Federación de Trabajadores Portuarios los detalles acerca de la cantidad de trabajadores y especialidades que se necesitan para cubrir la atención de un buque. A su vez, los sindicatos de la Federación convocan a los trabajadores necesarios, teniendo como misión asegurar que todos tengan iguales oportunidades de trabajar, mediante la aplicación de las listas rotativas llamadas “redondillas” que definen los turnos laborales.

Detalla que el intercambio comercial que implican las exportaciones e importaciones está sujeto a grandes fluctuaciones durante el año, hay ocasiones en que se requiere un número mayor de trabajadores, como cuando comienza la temporada de la fruta en la que, para cubrir la necesidad extra de mano de obra, se recurre a los llamados trabajadores “eventuales”.

La situación de ellos es muy irregular, “ya que no tienen una



CÁMARA MARÍTIMA: “ÚLTIMOS PAROS SON UN EJEMPLO”

Rodolfo García, vicepresidente ejecutivo de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, entidad que representa a las agencias navieras y terminales portuarias del país, admite que este es un problema que está afectando de manera importante al sistema portuario. Los dirigentes sindicados, cuando tienen el control de la “nombrada”, tienen el poder de sancionar a aquellos trabajadores que no hayan seguido el camino que el gremio, lo que es gravísimo y les entrega a ellos un poder muy grande. Este sistema se ha intentado imponer básicamente por la fuerza, generando costos importantes a las empresas, ya que no se les permite elegir a quien va a controlar, siendo que éstos son derechos esenciales del empresario.”

Los paros que hemos visto en los últimos semanas son justamente, porque el dirigente sindical, como tiene mucho poder al momento de escoger a quien se contrata, tiene a su sindicato previamente sancionado a su discreción. Lo que deben hacer las empresas es pedirle al sindicato, con nombres y apellidos, los trabajadores que necesitan, y que sean las compañías quienes los elijan. Se puede tener un convenio de provisión de puertos de trabajo con diferentes sindicatos, pero tienen que decirles específicamente que quieren a determinadas personas para ciertas labores. No dejar todo en manos del sindicato. “Necesamos profundizar este sistema de nombramientos”, precisó Rodolfo García.

relación contractual clara con las empresas concesionarias, cuestión que “lo que los deja en una situación de desamparo” y que se presta como “caldo de cultivo para el surgimiento de dirigentes o voceros que actúan con muy poca seriedad”, y es aquí donde está el origen central del problema, ocasionando disformidad entre quienes van “quedando a la

GRAVES FALENCIAS
A su juicio, el sistema tiene graves falencias: “comenzo el caso de trabajadores eventuales que hacen un turno al mes”, afirma, remarcando la ineficiencia del mecanismo. Además, señala que el procedimiento se presta para que dirigentes privilegien a familiares, ocasionando disformidad entre quienes van “quedando a la

cola de la redondilla”. Una solución, según José Ramírez, sería quitarle el poder de hacer “nombradas” a los sindicatos en favor de una organización de administradoras (no empresas), que funcionen profesionalmente y que mediante departamentos de recursos humanos ejecuten las “nombradas”, tramite la documentación y se preocupe de otorgar las condiciones mínimas para la comodidad del trabajador dentro de la faena como, por ejemplo, un camarín donde llegar, comedores y baños. Es más, esa solución se daría con más facilidad si existiera una mayor voluntad de las partes “y, en cualquier caso, existen los Tribunales de Justicia que deberían determinar la legalidad de una huelga, o si de algún modo son las empresas las que han fallado a sus compromisos, eso mediante “la comprobación de documentos firmados”.

“Es un gran error que en las negociaciones nunca se vaya al fondo del problema y se dejen temas pendientes favoreciendo la reiteración de los conflictos de una temporada a otra y en períodos tan claves como lo es la temporada de la fruta”. Según Ramírez, en las mesas tripartitas, que conforman traba-

Todos los trabajadores portuarios del país cuentan con una tarjeta portuaria, la cual los habilita para trabajar en un terminal portuario. Pero ese derecho, depende de la voluntad del sindicato.



Los dirigentes sindicales que tienen el control de la “nombrada” tienen el poder de sancionar a aquellos trabajadores que no hayan seguido el camino que el gremio, lo que es gravísimo y les entrega a ellos un poder muy grande”.

Rodolfo García, Vicepresidente Ejecutivo de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile.

US\$ 40.7 MILLONES
YPF
compró activos de Petrobras

La petrolera argentina YPF pasó a controlar la totalidad de un área petrolífera al sur del país al adquirir la participación del 38,45% que Petrobras tenía en su poder por un monto de US\$ 40,7 millones, según informó la empresa en un comunicado. Tras la operación, YPF que ya poseía el 61,55% de las acciones, pasa a tener el ciento por ciento del área de Puerto Hernández, situada en las provincias de Neuquén y Mendoza. Con una superficie de 147 kilómetros cuadrados, Puerto Hernández produce más de 10.000 barriles por día de crudo calidad mediano, considerando el más apto para las refinaciones argentinas”, detalló la compañía. La firma estuvo rubricada por el gerente ejecutivo de la regional Neuquén de YPF Carlos Grassia, y por parte de Petrobras, por el gerente de Puerto Hernández, Ricardo Marcelo Elvas.

Hospital San Francisco de Pucón, requiere:
MÉDICOS
MEDICINA GENERAL
Contactarse al fono: 045-2290400
Enviar CV a: hnosahospfranfranciscod@raivera@hospfranfranciscod.cl

ASCENSORES OTIS CHILE
Proyectos e Instalaciones
Técnicos de Instalaciones y Ajustes para desmontaje en importantes proyectos.
La Botagosa está enfocada en personas con:
• Títulos Técnico (Industrial o superior) en áreas electromecánicas, construcciones metálicas, electrónica industrial o afines.
• Desde 2 años de experiencia en instalación o ajuste de ascensores, escalas mecánicas, montacargas o similar.
• Directores ser parte de una prestigiosa empresa multinacional, gran ambiente, excelentes beneficios y oportunidades de desarrollo profesional.
Interesados enviar CV indicando preferencias de trabajo a: pablo_aeo@otis.com o dejar en Hipólito Salas N° 463

ARAUCO
Forestal Arauco Zona Sur, necesita incorporar profesional para que se integre a su equipo de trabajo en la ciudad de Valdivia, en el cargo de:
Encargado Planificación de Producción
Las funciones principales del cargo están orientadas a definir los predios que conformarán las ofertas operativas de tala y cosecha de pino y eucalipto de las próximas temporadas, y a diseñar la red de caminos y canchales de acopio que permitirán producir y transportar la madera desde el bosque hacia los centros de consumo en concordancia con los estándares de seguridad, protección del medio ambiente y relaciones comunitarias.

Requisitos Técnicos
Ingeniero Forestal titulado
Conocimientos avanzados en planificación, control y optimización de procesos.
Desarrollar orientación profesional a la producción forestal y ambiental, además de conocimiento de investigación de operaciones y herramientas SIG.
Requisitos Personales:
Se requiere profesional altamente comprometido, responsable, ordenado y con alta capacidad de planificación. Proactivo y capaz de perseverar frente a los objetivos, con una alta capacidad de adaptación a los cambios y orientación al cliente (unidad de servicio), capacidad de análisis e innovación, abiertura a recibir críticas, sugerencias y opiniones, con excelentes habilidades sociales y comunicacionales, sentido ético y de probidad.
Se invita a todos los interesados que cumplan con estos requisitos, a postular enviando su curriculum vitae indicando en asunto cargo al cual postula y preferencias de renta al siguiente correo electrónico: seleccion@arauco.cl

ENAP
GRUPO DE EMPRESAS
LICITACIÓN CONTRATO N° BB31052302
“PROYECTO PAVIMENTACIÓN ASFÁLTICA DE CALLES INTERIORES DE REFINERÍA BIO”
La EMPRESA NACIONAL DEL PETRÓLEO, para su filial ENAP Refinerías S.A., en su Refinería BioBio, comuna de Hualpén, Región del Bío-Bío, llama a presentar ofertas por: “PROYECTO PAVIMENTACIÓN ASFÁLTICA DE CALLES INTERIORES DE REFINERÍA BIO BIO”, a personas naturales o jurídicas, inscritas o con acreditación vigente en el Registro de Proveedores de Bienes y Servicios del Grupo de Empresas ENAP, además, de poseer Registro MOP, que acrediten reconocida experiencia en servicios similares y que cumplan con los requisitos exigidos en la minuta ejecutiva.
ANTECEDENTES:
La minuta ejecutiva con antecedentes, requisitos e instrucciones para participar en el proceso y el acceso a las Bases de Licitación, se encuentra disponible en el sitio Web de ENAP: <http://www.enap.cl>, menú Aprovechamiento.
Adquisición de Bases: Sólo podrán adquirir bases de licitación, los Proponentes que cumplan con los pre-requisitos establecidos en la minuta ejecutiva, cuyo valor será de \$200.000 (doscientos mil pesos) IVA incluido.
Recepción de ofertas: Documentos Anexos: “Oferta Técnica” y “Oferta Económica” se realizará el día 06.03.2014 a las 11:00 horas, en la Secretaría del Departamento de Contrataciones y Administración de Contratos de Refinería BioBio, ubicada en Camino a Lengua N°2001, Hualpén, Talcahuano.
GERENCIA DE ABASTECIMIENTO R&C/OPERATIVO
ENAP enap refinarias enap sipetrol

Annexe 25. Extrait d'un entretien avec Consuelo Cánaves, gerente general de Muellaje Central (PCE - grupo Matte) qui appelle à une « modernisation » des relations entre syndicats et entreprises portuaires

Consuelo Cánaves, la mujer que negocia en el puerto:

“Muchos dirigentes tienen enraizada una forma de relacionarse basada en el conflicto”

Gerenta general de Muellaje Central, en San Antonio, cuenta cómo es trabajar en un negocio “de hombres”, donde los paros están a la orden del día.

Por Sandra Radic

Consuelo Cánaves no viene seguido a Santiago y las oficinas de Puertos y Logística (Pulogsa) en Teatinos no le son completamente familiares. Su vida ha transcurrido gran parte en Concepción, siete años en Curicó y desde hace casi cuatro meses en San Antonio.

Sorprende cuando habla de su nieto y del segundo que está por venir, porque es joven. Al igual que sorprende su apariencia frágil que está muy lejos del ambiente duro del mundo portuario. Ella trabaja justamente allí como gerenta general de Muellaje Central, la filial que Puertos y Logística creó para operar Puerto Central.

Detrás de Pulogsa están los grupos Matte (71%), Angelini (23%) y otros accionistas (6%). A través de esta sociedad controlan Puerto Lirquén en Concepción y Puerto Central en San Antonio, donde invertirán alrededor de US\$ 480 millones a 2016. La meta es transformarlo en el terminal más moderno del Pacífico Sur.

Sin embargo, tan importante como



El giro portuario de una familia forestal

“En el grupo Matte nos sentimos preparados para esta experiencia”

más tres hijos”, resume rápidamente Consuelo Cánaves.

—¿Todo eso con marido?

—No, ya a esa altura me había separado. Después volví a Concepción como subgerenta en el área de recursos huma-

Source : *La Segunda*, 13 janvier 2015.

Annexe 26. Entretien avec José Agurto, ex-dirigeant de SESV et porte-parole de l'UPBB et UPCH (2014)

Nombre entrevistador:	Franck Gaudichaud
Nombre de pila de entrevistado:	José Agurto
Edad:	58 años
Nombre de empresa y/o holding del sindicato y cargo del dirigente entrevistado al interior:	Dirigente sindical del Sindicato de estibadores de San Vicente, vocero de la UP del Bío-Bío
Fecha de aplicación:	4 de noviembre de 2014

1. **Ok. Bueno, estamos a 4 de noviembre de 2014, con José Agurto, en el sindicato San Vicente de Estibadores. José, primero, si me puedes confirmar tu nombre y apellido, fecha de nacimiento, nacionalidad.**
2. Mi nombre es José Alejo Agurto Alegría. 19 del 9 del '56, día del ejército. 19 de septiembre del '56.
3. **Ok. Naciste en Chile, me imagino.**
4. Chileno, nacido en Penco, una de las ciudades más antiguas de acá.
5. **Tus padres, profesión de tus padres.**
6. Padre portuario.
7. **Padre portuario.**
8. Sí. madre, dueña de casa, asesora de hogar. Ese trabajo tenía.
9. **¿Y en qué puerto trabajaba tu papá?**
10. San Vicente. De este mismo sindicato. Fundador de este sindicato.
11. **Ah, sí. O sea, hay una afiliación directa.**
12. Cuatro hermanos. Tres hombres, una mujer. Mis otros dos hermanos también portuarios. Uno mayor que yo, otro menor.
13. **Se puede decir que hay una cultura portuaria en tu familia.**
14. Cultura portuaria, sí.
15. **Y tú tienes recuerdos como niño de...**
16. Yo alcancé a trabajar acá con mi papá. Yo trabajo acá desde el '77, y mi papá dejó el puerto el '82. Y con mi hermano trabajamos más tiempo. Mi hermano también fue dirigente de este sindicato. Fue presidente de este sindicato por allá por el '90, antes del '90. Acá todo el rubro era familiar. Antes era muy tradicional que toda la

familia estuviera metido en el mundo portuario. De hecho había un listado por abecedario en la cual cabíamos varios familiares. Los de la A, los B, los Mesa, Los Aguayo, que habían bastantes. Después como que se fue erradicando un poco eso por el tema de que si moría un familiar moríamos todos en los accidentes laborales, entonces como que se anduvo mezclando un poco las listas y todo. Antes era por abecedario, así que quedabas trabajando junto con tu hermano, junto con tu papá, o primo o cuñado. Entonces, para evitar un accidente más grande en familia se revolvió todo el tema del abecedario. Y yo llegué acá jugando a la pelota. No llegué por ser el hijo de. Antes había un tema deportivo en el mundo de la liga marítima y llegue así, en la cual me inicié como, aquí uno se inicia como pinchero, que llegas a la ventanilla del sindicato y te empiezan a nombrar. A posterior, pasa a ser la lista de hijos, familiares o suplentes, suplementarios o jugadores. Y así fui escalando hasta llegar, con la ley 18032 del '81, en la cual toda la gente que era con matrícula quedó eliminada, y ahí estuvimos con la posibilidad de ser de planta, socio del sindicato, y eso fue en el '82. Ahí todos fuimos socios de este sindicato. Pero antes del '82 habían plantas, suplementes, suplementarios, hijos, parientes y jugadores. Ese era el esquema del listado que había para la redondilla de trabajo. Yo estuve del '77 hasta el '82 como eventual pinchero, y a posterior, en el 82, hubo una gran salida de trabajadores portuarios con la ley del '81, en la cual nosotros tuvimos la posibilidad de ser de planta de este sindicato, y de ahí vengo de planta. Hasta el '90. En el '90 tomé mi primer año como dirigente sindical hasta el día de hoy.

17. ¿Y cuáles han sido tus oficios, trabajos?

18. Mi oficio, en el puerto, polizador y operador de máquina. Esas fueron mis especialidades mientras trabajé.

19. ¿Y desde los primeros tiempos? ¿Desde pinchero?

20. No, no. Después de pinchero uno hace trabajo de polizador. Una vez que aprende el trabajo te empiezan a capacitar, entre comillas, un compañero que pasa la máquina y ahí empiezas a aprender. Como en esto no hay una escuela para profesionalizarse un compañero te enseña. Él es el que te guía, el que te va enseñando las mañas, el que te entrega la confianza. Y los otros compañeros también te apoyan en el sentido de que va quedando la cuadrilla coja, porque tú estás aprendiendo acá, o estás aprendiendo la grúa. Entonces también hay que tener cooperación de los compañeros. Además que también hay que ser un buen trabajador, porque si no eres buen trabajador los compañeros no te van a dar la posibilidad de que te capacites en otra cosa. Y eso hasta el día de hoy. Hoy día recién, yo diría 2 años acá, que están capacitando a los trabajadores. Una, porque están saliendo con mejor nivel de estudios, y otra, que la capacitación para tener trabajo portuario es un mes. Entonces te enseñan solamente la proa y la popa y ahí quedaste. Lo que sí nosotros tenemos, es que como acogemos familiares al sindicato, casi siempre el propio familiar le va enseñando, va siendo el profe, digamos. Porque en el mundo nuestro se ve fácil el trabajo pero tiene hartas mañas, hartos pequeños detalles que pueden evitar accidentes. Porque el accidente más grave aquí es la amputación de un dedo, una quebradura. Eso es lo mínimo, lo más suave. Entonces es importante que el compañero que es más antiguo le enseñe o le cuide para evitar un accidente.

21. A nivel de tu trabajo sindical, de tu actividad sindical, dijiste desde el '90 como dirigente de aquí, del sindicato.

22. Sí. De este sindicato.

23. ¿Y cómo ha sido tu...?

24. Mira, yo voy a contarte algo que siempre he contado. Hay que contarlas todas. Yo para meterme al tema sindical, yo era un drogo, un señor de drogas. Entonces un compañero, Hugo Yébenes, digo "sabí que, para que no siga metido en la droga lo vamos a meter al mundo sindical". Lo fueron a capacitar con la Escuela sindical de Concepción, en la cual los capacitaban 10 días, después un mes, y así sucesivamente, y eso me ayudó a dejar el tema de la droga. Cuando yo salgo elegido dirigente se me produce un giro de 360 grados y dejo de consumir en el grado que estaba, y me dediqué a esto. Y encontré que era fascinante trabajar para los compañeros, ocupar mi tiempo libre, y creo que es un buen método para dejar las drogas, dedicarse a esto, sindicalismo.

25. El sindicato es tu droga.

26. Claro. Yo incluso le digo a mi hermana, en broma le digo "tienes que escribir un libro *De la droga a la presidencia*". [Risas] Pero creo que es una buena terapia, y de hecho la hemos aplicado con algunos compañeros que están en eso. Los traemos al sindicato constantemente, que esté ojalá que esté todo el día acá aprendiendo cosas, para que se vaya alejando del consumo que lo tiene al lado. Por lo menos a mí me sirvió. Me sirvió, me ordené un poco, bastante, me ordené bastante. Venía recién de una separación. Conocí a una nueva compañera, comprometida con la causa. Y eso me ha ayudado bastante hasta el día de hoy. Yo te digo, hasta el día de hoy yo le consulto a ella si voy de candidato o no. Creo que eso es lo principal si uno tiene una compañera, que te dé el espacio para desarrollarte dirigencialmente. Sino funciona mal. Sino empiezan los problemas hogareños, separaciones nuevamente. Pero la suerte es encontrar a una compañera que sea afine en el mismo mundo en que uno se mueve. Y a mí por lo menos, Paulina, que es mi compañera, me ha servido bastante. Es como la consejera que tengo en ciertas cosas. Yo tengo 4 hijos, ellos ya son todos grandes. Vivimos los dos no más con mi compañera. Y dudas que yo tenga yo las consulto a ella. Y ella tiene otra mirada, media femenina, pero me orienta bastante. Yo no tengo instrucciones partidistas ni políticas. Soy bien alejado de eso. Me molesta mucho algunas cosas, y soy de carácter muy fuerte a veces, y mando todo a la chucha. Creo que el apoyo que hoy día tengo de Gonzalo, por ejemplo, es importantísimo, en el sentido de que tengo con quien conversar algo, de dudas que yo tenga, porque también este mundo portuario es egoísta. Tú no puedes con cualquiera confiar ciertas cosas. Ahora, por qué hemos crecido también, que no sé si te has dado cuenta, que acá hay dos murales, o tres, de Dante Campana, que es un compañero que, cuando hicimos la unificación de los sindicatos en el 2000, en la cual habían 14 sindicatos acá en la comuna. Y con la licitación del puerto se abren las puertas de este sindicato para todos los trabajadores portuarios, en la cual de los 14 se sumaron 7, y en esos venía Dante Campana. Y ahí empezamos a despertar. Despertamos un poco, con algunas cosas que habían pasado años antes, en el 85. Tratamos de unificarnos en un momento y no se dio. Y avanzamos y hoy día creemos que en base al conocimiento de ese compañero, a la lucha de ese compañero, han quedado huellas, y esas huellas somos nosotros.

27. Una pregunta, dirigente desde el año '90, ¿pero en diferentes puestos?

28. Sí.

29. ¿Presidente, secretario?

30. Yo empecé como secretario, después me tiré como presidente hasta el período pasado. Hasta el 2013.

31. Ya. ¿Y no es mucho tiempo todo eso? ¿No es demasiado tiempo?

32. Yo el otro día saqué la cuenta y eran como 25 años. Es bastante. Cuando tú sumas son 25 años, pero no te has dado cuenta. O sea, yo siempre he dicho que soy agradecido del sindicato, porque lo que soy es gracias al sindicato, porque si no hubiese tenido ese momento, de meterme a dirigente, capaz que hubiese estado hoy día bajo tierra. Drogo 100%. Pero creo que fue el salvavidas. Y agradecido a eso estoy acá. Yo también para conocer, porque en otro lado lo puedes leer, yo soy jubilado desde el 2000. Yo el 2000, cuando vino la licitación de los puertos, me acogí a jubilación. Justo ese mismo año hacemos el llamado a la unidad, entonces se veía muy penca que yo me fuera y que quedaran otros compañeros solos. Entonces yo hice un compromiso con el directorio de ese entonces, en el cual me comprometía dos años más. 2002 hasta el 2003. Después Dante Campana me pidió que lo acompañara otro periodo más, hasta el 2004. En el tercer periodo Dante se nos enferma, 2005. Fallece el 2007. Y ahí con mayor razón tuve que quedarme.

33. Ah, pero formalmente, en el plano laboral, tú estás jubilado.

34. Jubilado.

35. Ah, ya.

36. Trabajo gratuitamente en el sindicato. El sindicato me hace un aporte de 40.000 pesos para locomoción y teléfono. Y mi pensión no más. Y yo vivo de mi pensión y nada más. Lo demás es como todo se hace aquí compañero, aquí todo se hace en forma voluntaria, aquí no se le cancela a nadie.

37. ¿Y por ejemplo los otros dirigentes tampoco...?

38. Los otros dirigentes trabajan. Ellos trabajan. Hacen su turno en el puerto y después trabajan como dirigente sindical.

39. Pero tienen una, como se dice, algún horario, un fuero, horario liberado.

40. Nada.

41. Y tampoco tienen

42. 40 lucas.

43. Ah, ya.

44. En el sindicato, aquí hay 5 dirigentes: presidente, secretario, tesorero, dos directores, que es el de la nombrada, que nombra a las personas para ir a trabajar, y el disciplinar. Ese cargo uso yo hoy día. El de la disciplina interna del sindicato.

45. Actualmente.

46. Actualmente.

47. Y ninguno entonces tiene

48. Ninguno es pagado. Todos hacen su turno y a la vez también son dirigentes sindicales. Y en el caso mío, soy la única excepción de ser pensionado y seguir siendo dirigente del sindicato. Porque también me lo avalan los estatutos, no porque quiera serlo. E igual vas a elecciones, igual los compañeros votan por ti, y todo el cuento. Creo que claro que son hartos años, pero, para serte franco, da hartas satisfacciones también. Cuando logras el levantamiento de una sanción a un compañero, cuando al compañero se le quema la casa y te consigues otra casa para el compañero. Nosotros fuimos terremoteados. Estuvimos 4 meses en una olla común acá, con la ayuda de unas compañeras chilenas exiliadas en España, en la cual le dimos alimentación a la caleta del Morro, que está como a 500 metros de acá. Y esas satisfacciones son las que lo hacen ser agradable y seguir luchando no más. Creo que también uno, como quiere dejar ciertas huellas, tiene que buscar al preciso para que se quede, y para serte franco yo todavía no lo encuentro, porque las nuevas generaciones están muy poco interesadas en el mundo sindical. El sistema los tiene absorbidos y solamente trabajo-casa, trabajo-casa, deudas- trabajo. Y así. dinero plástico.

49. Hablando del trabajo del sindicato, por ejemplo, describiendo las condiciones de trabajo concreto de los trabajadores del sindicato en el puerto, ¿cómo lo calificarías tú?

50. Mira, para entrar al sindicato tú te postulas, y una vez que postulas y eres aceptado tienes que pasar por una escuela sindical. Eso todos los veranos se hace. Los que no han estado en escuela sindical tienen que pasar por escuela sindical. En el mundo laboral es por especialidades. Aquí cada trabajador tiene una especialidad. Empiezan como izador, después los capacitamos como grueros, después como tarjador, y después como operador de máquinas, que son las que llevan los containers al camión, y choferes de tractocamión. En base a esas especialidades el personal sale a trabajar. Bajo un ordenamiento negociable con la empresa, de si esta persona es necesaria para ciertas faenas. Que antes del '81 se hablaba de rotaciones por cuadrilla, que es lo que hablan los señores hoy día, por ahí sale la Cámara Marítima hablando de los medios pollos, de los cuartos pollos, todo eso. Del monopolio que había portuario. Hoy día no existe eso. Hoy día, por lo menos en este sindicato, yo quiero hablar de este sindicato, se habla de las nombradas, se habla de un montón de abuso de parte de los sindicatos en monopolizar la mano de obra y nombrar solamente a los amigos, familiares y parientes. Acá no es así. Acá nosotros tenemos a 200 trabajadores en lista, con diferentes especialidades. Hay un grupo de compañeros voluntarios que hacen la nombrada día a día, son tres, tres un día, todo eso en forma gratuita, en la cual el tema de la nombrada es distribuir el trabajo equitativamente entre todos. Cosa que hoy día el gobierno de turno quiere tocar el tema de la nombrada, porque en algunos puertos sucede eso, que se

cobra por la nombrada, que el empresario paga por la nombrada, que la hacen solamente los dirigentes. Acá no. Acá, creo, que es uno de los sindicatos país en que la nombrada la hacen los trabajadores, no la hacen los dirigentes. Sí tenemos un dirigente que fiscaliza por decir el tema de la nombrada, que sea equitativo y democrático.

51. Es decir, la nombrada también puede ser clientelista, abusadora, si no hay un control democrático sobre ella.

52. De acuerdo. Fuera del compañero dirigente que está a cargo de la nombrada hay dos compañeros de base que fiscalizan esa nombrada. Si es que está bien hecha, si es que favoreció a otro, no favoreció a otro. Todo eso. Entonces siempre hay un control en base a eso. Si por ABC un compañero se equivoca, se equivoca y se repara el equívoco. Si el compañero que hace la nombrada se aprovecha, se le sanciona. Se le sanciona porque hace abuso de poder en ese sentido. Y el nombrador es considerado en el minuto que está haciendo la nombrada como un dirigente más.

53. ¿Y el otro sindicato funciona también como aquí o hay de todo?

54. Yo lo dije anterior, se rumorea, no me consta mucho, que la hacen los dirigentes, que cobran por eso, que les pagan por eso. Otros dicen que se nombran a los familiares primero, o a los parientes, amigos. Pero hay que conocer esos puertos. Porque por lo menos yo puedo hablar de mi sindicato, que el sindicato hace democráticamente la redondilla y la nombrada. Hay otros que también lo hacen igual. Pareciera que esta comuna es como la más transparente en ese sentido. Me refiero a MABE, que trabajan en el norte de Huachipato, también tiene un tema de redondilla así, democrático y que no hacen abuso de ella.

55. ¿Cómo se llama?

56. MABE. Como el sindicato de Talcahuano. O sea, pareciera que la comuna es transparente en ese sentido. Y por la no transparencia hoy día el gobierno quiere tocar el tema de la nombrada. O sea, nos calzamos solos.

57. Porque ustedes defienden la nombrada porque también hay un poder del sindicato sobre la

58. Para mí, la nombrada es el corazón del sindicato. Si no hubiera nombrada tendríamos que tener solamente un departamento o una oficina solamente telefónica, y todos los trabajadores llaman a ellas y ahí perdemos el contacto directo con los compañeros. Con el famoso, cuando hablo del dinero plástico, antiguamente nosotros pagábamos aquí mismo. Aquí se pagaba. La remeza del puerto llegaba acá y aquí cancelábamos. Claro que no faltó que entraran a robar, un asalto, y al tiro el empleador dio el sistema de la tarjeta de dinero plástico. Y ahí se alejó bastante gente. Entonces, imagínate si no tuviéramos la nombrada, no vendría nadie al sindicato, no tendríamos para qué tener grandes sedes, solamente un departamentito con un par de teléfonos y listo. Creo que la nombrada la importancia que tiene es la autonomía. Nosotros elegimos a las personas que van a trabajar en ciertas áreas. Nosotros protegemos a los trabajadores nuevos, con poca experiencia. Nosotros castigamos, ante la empresa, en común acuerdo con la empresa. La empresa entregará el informe y nosotros lo vemos acá. Nosotros analizamos si merece sanción o no lo merece. Y lo otro lo hemos logrado solamente a puro golpeando la mesa. No ha tenido como un acuerdo con el empresario, sino que golpeando la mesa.

59. Y sobre la relación entre eventuales y contratados. ¿Cómo se da? Porque al final ustedes defienden su eventualidad, lo que en el resto del mundo del trabajo es al contrario.

60. Mira, nosotros desde el 2005 hacia adelante, cuando empezamos a armar esta unión portuaria, los contratados llegaron solos. Las asambleas solicitaron a los dirigentes conversar, a buscar una unidad entre ambos, entre eventuales y contratados. Como hay dirigentes que vienen antes del 2000, de los sindicatos de contratados, y a los que entraron después del 2000 nosotros mismos los organizamos como sindicatos, entonces hay una amistad. Voy a hablar de la comuna de Talcahuano y San Vicente. Hay una amistad de antes entre dirigentes y estos nuevos, cuando pierden el apoyo para que nosotros los formáramos clandestinamente como sindicatos, para que no supiera la empresa. También hay una afinidad. Entonces en un momento dijimos "estamos webeando, por qué no nos juntamos todos". Defendiéndonos entre ambas partes. Una, distribuir el trabajo para todos. Si somos 500, que esos 500 tengan trabajo. Si la empresa quiere despedir sin motivo justificado nos protegemos todos. Si la empresa quiere contratar, nos consultamos entre todos. Y eso hasta el día de hoy da resultado. No hemos podido lograr una negociación en conjunto, que es tarea para mañana. Nosotros en el

2006 logramos hacer una negociación regional de puros eventuales. Entonces eso fue un éxito en la región. Y ahí, con mayor razón, estamos planteando hoy día que los contratados tienen que hacer lo mismo. Para que en algún momento lleguemos contratados y eventuales y digamos “esta es nuestra tarifa, para todos, sin ninguna diferencia”. Hemos defendido el despido de trabajadores contratados. A los eventuales no los despiden. A los eventuales los sancionan los sindicatos. Los eventuales son expulsados de los sindicatos, dentro de sus estatutos, si caen en falta grave, pero no son despedidos.

61. ¿Y la diferencia o las desigualdades laborales entre contratados y eventuales cómo son?

62. Para entrar a trabajar la preferencia la tiene el contratado, pero todo lo que cubre el contratado, todo lo que queda, se distribuye un 50% entre los dos sindicatos eventuales, porque todavía no podemos entender los sindicatos eventuales que tenemos que unificarnos. No podemos seguir siendo más parcelas. Tenemos que ser un sindicato único, grande y potente. Y la distribución, como ya está el cupo cerrado a la contrata, se sigue manteniendo el queque. Y eso ha servido para tener, entre comillas, cierta cantidad de turnos más o menos decentes.

63. ¿Y las condiciones mismas son las mismas?

64. Son las mismas.

65. El mismo tipo de trabajo, de faena.

66. El mismo tipo de trabajo, el mismo tipo de faena. En algunos beneficios hubo un tiempo que habían algunas diferencias. Por decirte, le regalaban al contrata una parrilla, a nosotros nos regalaban un brasero. Pero eso con el tiempo también ha ido cambiando, en el sentido de que el empleador no puede hacer esa diferencia.

67. Ahora, hablando del sindicato, ¿cuáles para ti son los objetivos centrales del sindicato?, ¿para qué se forma?, ¿cuáles son sus indicaciones centrales?

68. Yo creo que el sindicato se forma por la unificación de derechos de los trabajadores. Aglutinarse y defenderse y protegerse. La finalidad de este sindicato, las tareas primarias que tiene este sindicato o los asociados a este sindicato, es una nueva sede. Creo que aquí han pasado tres generaciones. Nosotros estamos aquí desde el '81. Antes estábamos en la población Libertad, no sé si ubica la Población Libertad, en la cual en el '81 los dirigentes de ese tiempo vieron este local y acá lo construimos, antiguo. Y de a poco las diferentes generaciones que han pasado han ido aportando cosas. Como el piso, que antes era de tierra. Y hoy día la prioridad, después del terremoto, de esta nueva generación tiene que ser una casa nueva, una casa para todos los trabajadores portuarios, así la planteamos. Hay sindicatos contratados que no tienen sede sindical, y nosotros les decimos que construyamos una aquí, que nosotros ponemos el terreno y ponemos las lucas. Tenemos reunidos desde el 2010 acá 53 millones de pesos para hacer una nueva sede, que han sido puros aportes que hemos recibido después del terremoto, otros aportes que los tesoreros hemos tenido, especialmente Marcos Cárdenas. El hecho de ahorrar dinero para una nueva casa. Nosotros en agosto cumplimos 60 años, el 12 de agosto, en la cual dentro de la pedida que se hizo a la nueva asamblea fue una casa nueva. Y por lo mío, en lo personal, ese es el objetivo, tener una nueva casa, pero para todos los trabajadores portuarios, no solamente para este sindicato.

69. Y a nivel de las demandas, de la reivindicaciones principales. ¿Por qué se movilizan?

70. Mira, yo tengo mi mirada en ese sentido. Se habla mucho de una negociación nacional, se habla mucho de una negociación por ramas, pero hay puertos donde no está la Unión Portuaria ni la COTRAPORCHI, que están ganando una miseria. Entonces hoy día nosotros, por ejemplo, estamos en 36 mil pesos las 7 horas y media, movilizados, pero hay puertos que ganan 12, 14. Entonces se ve muy lejano de poder nivelarlo a nivel nacional.

71. Esta es la tarifa única.

72. Claro, la tarifa única nacional. No estamos preparados todavía para eso. Creemos que, o se congelan algunas tarifas muy altas, como Huasco, Iquique, que están en 38 o 39, para poder nivelar a los compañeros que están más bajo, o como hablamos de las 5 manitos, que las 5 Uniones portuarias que hay empiecen a negociar todas

juntas. Me refiero a la octava con la del sur. La del centro con la del norte chico. Para que en algún momento, no sé, ojalá dos años más o tres años más, podamos negociar a nivel nacional. Pensando que se reactivó la Cámara Marítima, porque la Cámara Marítima estaba dormida hasta el '81. En el '81 dejó de hacer sus funciones. Nunca la función que realmente cumplieron no se llevó a cabo. Y hoy día recién aparece nuevamente, pero aparece no para llegar a acuerdo con los trabajadores, para cómo cagar a los trabajadores.

73. Entonces esa es una reivindicación principal, la tarifa.

74. La tarifa.

75. ¿Y otras reivindicaciones? En particular, del último conflicto que ustedes presentaron

76. Yo también tengo mi mirada en eso. Yo creo que nos cagaron. En el sentido de que nosotros, o yo personalmente, no estaba preparado como para llegar a sentarme como para legislar una ley. Por lo menos yo, como dirigente, no estoy preparado para eso. Entonces, como nos pillaron muy en pañales, a todos los dirigentes, porque algunos dirigentes están preparados, y yo reconozco que no estoy preparado, y este manoseo que hubo, en la cual trataron de manipular a algunos dirigentes, porque tampoco estaban preparados, veo que hoy día tenemos que hacernos los weones hasta marzo y prepararnos estos dos meses que quedan, prepararnos a full, educacionalmente y con toda la red que nos puedan apoyar: abogados, legisladores, economistas, todo, en poder hacer una presentación de una ley larga a largo plazo, para dejar una estabilidad, entre comillas, laboral a los compañeros que vienen. Pero para eso lo señores diputados, los señores senadores tienen que conocer los puertos, porque si no conocen los puertos no pueden legislar, y de eso me di cuenta con el tema de la ley corta, que se legisla entre cuatro paredes pero no se conoce en terreno la situación.

77. Porque la ley corta fue, claro, centrada sobre la

78. La colación.

79. Claro, la media hora. Y el tema de la [ininteligible: min 27:42] de los

80. De los comités paritarios, de un acceso automático al puerto, fiscalización. Todo eso. Pero para ser franco no sé si es tan así. El gobierno habla de que va a abrir nuevamente, que se cerró por ahí por el 90, la Oficina de la Dirección del Trabajo en Tema Portuario. Entonces, si no empezamos por ese lado, por la Dirección del Trabajo a fiscalizar, a ir a terreno a ver las falencias, qué sacan los señores diputados o los señores senadores en legislar si no tiene idea. Como por ejemplo Puerto de Corral. Nosotros fuimos hace una semana atrás, poco más, denunciando, con el gobierno anterior, denunciando que no agua, no hay luz, no hay baño; mínimo, para que puedan ser empresas de mollaje, no tienen eso. Después asistimos al puerto y nos dimos cuenta que no tienen ambulancia, no tienen para tratar a un compañero en caso de accidente, no hay nada. Pero si los señores legisladores quieren legislar en base a eso, en puertos que no hay nada. Primero hay que darles lo mínimo para tener un permiso de mollaje. Tener las condiciones mínimas de luz, agua y baño. Hay un baño químico, compañero, ahí, que lo cambian una vez a la semana, y trabajan hombres y mujeres. Entonces faltan muchas cosas por hacer antes de ponernos a legislar a nivel nacional, a legislar a nivel de la ley larga, que llaman ellos, en el fondo amarrar mi [ininteligible: min 29:07] no más.

81. Porque la perspectiva de una ley larga sería condiciones laborales, normas.

82. Normas. Yo no hablo de ley larga, yo hablo de reglamento. Hay un documento que se elaboró en el 2004, y anoche lo estuve ojeando de nuevo, eso es lo que me reactiva, en el cual desde el 2004 hoy día hay cosas que no están todavía, y la estamos pidiendo del 2004.

83. ¿Cómo qué?

84. Como lo que te decía, luz, agua, pum. Lo mínimo para un puerto. pero ya han avanzado los vestidores. Hablaba de la colación, recién la obtuvimos ahora. Hablaba de reglamentación, que no existe en este país, no existe una reglamentación portuaria. Y cuando yo hablo de reglamentación creo que te da un poco más de libertad

sindical. Porque cuando ellos hablan de ley, en el fondo quieren hacer desaparecer a los eventuales, ¿te fijas? Y además que no estamos preparados. [Fin Parte 1]

85. Sobre las últimas movilizaciones, en particular el papel de la Unión Portuaria, que tú tuviste un papel ahí como dirigencia, ¿cuál es el balance, incluso crítico, los aportes, los límites, los obstáculos que ves en la constitución de la Unión Portuaria?, ¿qué es lo que se ha logrado ahí?

86. Yo creo que las movilizaciones que hemos tenido han sido justas y han sido unitarias. Eso ha marcado la unidad del 80% que hoy día tenemos dentro de la Unión Portuaria país. Podemos tener un montón de diferencias dirigenciales, pero cuando tomamos una decisión de paralizar eso es unidad total, al toque. La gran demostración que hicimos en una de las sesiones del Congreso, en la cual no nos estaban aceptando un grupo más o menos grande para conversar con las autoridades, hicimos un llamado telefónico a los puertos y los puertos se pararon. Y eso fue pero así todos juntos. Creo que eso es lo mayor que, para mí en lo personal, creo que es lo más mágico que tiene esta Unión Portuaria, la credibilidad en la unidad. A pesar que tengamos diferencias entre personas. Pero la credibilidad de la unidad es intransable. Nos falta mucho. Han salido muchos dirigentes jóvenes, a lo mejor con harto conocimiento pero con poca experiencia en las movilizaciones. Somos muy pocos de los que quedamos de antes del 81', que también fue un momento crítico para los portuarios, en la cual colocamos el peso a veces en algunas decisiones, pero creo no habernos equivocado cuando tomamos la decisión de paralizar. Le veo más unidad que nunca. A pesar de todas estas diferencias que tenemos. La veo súper unida. El hecho se demuestra en que hoy día San Antonio se vuelve a levantar, después de haber tenido un mes atrás un quiebre profundo, en la cual participaron gobierno y empresarios, y se vuelve a levantar la unidad de San Antonio. Y eso te demuestra que es posible, que aunque tengamos roces profundos, podemos seguir juntos pensando en la unidad de los trabajadores y en los beneficios de los trabajadores. Porque creo que esa es la tarea dirigencial. No podemos los dirigentes tener diferencias que vayan en perjuicio de los trabajadores.

87. ¿Y cuando dices roces profundos es de sindicato a sindicato?

88. De dirigente a dirigente. Porque también la gracia de los portuarios es que todos se creen el cuento. Todos son caciques. Aquí no hay ningún soldado de tropa. Como son todos caciques sus galardones se los colocan solos, y eso a veces los llevan a cometer errores, pero han sido, por suerte, discusiones de momento; una hora, dos horas discutiendo fuerte y después somos amigos nuevamente.

89. ¿Y sobre qué temas justamente se debate o se discute?, ¿formas de acción o de reivindicación o formas de organización?

90. En forma representativa. Aquí todos quieren estar en la mesa. A mí me molesta cuando viene alguien que no es portuario y te dice "pero cómo, para qué tantos". Pero también tiene una respuesta. Yo le he tratado de encontrar una respuesta a eso. Como son dirigentes nuevos y muchos [ininteligible: min 3:23] de los caciques que habían, se dieron cuenta que esos caciques o los llevaban por mal camino o hacían cosas truchas. Entonces cuando nacen estos nuevos soldados dirigenciales pierden la confianza porque ya tuvieron desconfianza con su propio líder. Entonces cuesta eso de que el compañero confíe en ti. Porque como se dice en este rubro dirigencial, en este rubro portuario se mueve mucho dinero. Entonces todos andan viendo que quien está mojado o quien no está mojado. Y al que no está mojado hay que inventarle para cagarlo no más. Ese es un desorden que tenemos ahí. Y el otro desorden que tenemos es que no nos atrevemos todavía a nominar quienes son nuestros líderes que pueden llevar este tema a largo plazo o dejar huella en el tiempo.

91. Que hasta el momento no tienen una orgánica formal, digamos.

92. No, porque todavía no hay una Unión Portuaria de Chile. Simplemente hay 5 uniones portuarias. Creemos que en el Congreso, como tarea regional, tenemos nosotros acá la comuna de Lirquén, la comuna de Coronel, Talcahuano y San Vicente, llevar un trabajo elaborado al Congreso, en el cual queremos presentar comisiones de ética dirigencial, comisiones de conflicto, y ver si es posible, y eso a más largo plazo todavía, si en algún momento podemos tener un equipo ejecutivo, que ese equipo ejecutivo se dedique solamente a trabajar en el mundo portuario, no se dedique a trabajar en su puerto, y para eso hay que buscar un financiamiento. Porque al trabajador portuario de por sí le cuesta mucho sacar las lucas de su cartera. Como decía un compañero

tiempo atrás “para un copete sale la plata al tiro, pero para una gestión sindical puta que les cuesta”. Pero creo que ese es un camino que podemos ir visualizando en el futuro.

93. ¿Pero como unión portuaria de Biobío sí tienen estructura formal?

94. Sí

95. Estatutos y todo.

96. Hay estatutos. Algunos se respetan, otros no se respetan. Y también mucho por el tema de la unidad. Porque por ejemplo aquí tenemos tres vocerías, digamos, comunales. Pueden haber dos por uno, pero esas hay que tratar de que no se quiebren, entonces tenemos que llegar a un consenso, porque si se quiebra una ya todo el mundo va a decir “la Unión Portuaria se está debilitando”. Pero, como te digo, el grupo de dirigentes que hay hasta aquí no es malo. Todos somos, en lo personal, yo no tengo ambiciones de conducir esta wea a nivel país. Hay muchos que sí. Hay muchos que yo digo que quieren un sillón desocupado, y quieren tomarlo. Pero por eso también somos de hecho, y no queremos ser de derecho, para que no haya este apenamiento dirigencial cuando de repente hablan de dos años en un período, después se eligen entre ellos mismos, dos años más y al final no sacamos nunca a Martínez.

97. ¿Y a nivel comunal cómo se elige la vocería comunal?

98. La vocería comunal se elige entre los dirigentes. Los dirigentes de los sindicatos de la comunal eligen a su vocero comunal. Ahí es cuando yo planteaba anteriormente un trabajador un voto. Porque yo lo sufrí en la última elección. Yo llevo como tres períodos de vocero, un poquito más, hubo un empate en las vocerías. Entre eventuales y contratados hubo un empate, en la cual al final me dejaron porque era el más antiguo. Pero porque tienes que ser amigo de los dirigentes, y cuando tú no eres amigo de los dirigentes no votan por ti, no ven tus capacidades, no ven nada, sino que “no, este weón me cayó mal”. Y acá se produjo eso. Se produjo con los dirigentes. Sin consultar a sus bases se hizo la votación. Y ahí es cuando yo planteé un trabajador un voto, ya sea para nivel de vocero, para nivel dirigente nacional, para nivel de la CUT, a todo nivel. A todo nivel yo digo que por eso nosotros no estamos en la CUT, por lo mismo, porque creemos que los trabajadores tienen que elegir base un plan de trabajo que haga el postulado. Porque si no es seguir en lo mismo no más.

99. Justamente hablando de la CUT, ¿qué opinión tienes de la CUT?, y ¿qué tipo de relación tienen con la CUT?

100. Relación, ninguna. Opinión, solamente que creo que debieran elegir los trabajadores a los representantes de la CUT en base a un programa de trabajo, y que el líder que se postula a la presidencia de la CUT recorra el país y conozca los trabajos que realizan los trabajadores para poder opinar con justa razón, y para defendernos. Pero no hay propuestas. Hemos participado, tengo entendido, que como en tres centrales. Entonces no tiene ni orejas ni pata. Ahí tenemos el caso de Martínez, cuando lo nominé, es un tipo que lleva más años que yo como dirigente, elegido entre los dirigentes. Entonces ahí es cuando planteamos un trabajador un voto. Y eso es posible. Es posible porque cuando eligen las grandes confederaciones los dirigentes del país votan, pero las puras dirigentes. Entonces a mí tiene que caerme bien el dirigente postulante para votar por él. O si es de mi partido voto por él. ¿Te fijas? Pero no por la gestión, no por las capacidades y todo eso. Y para ser franco tampoco tenemos un líder innato en este país, de los trabajadores.

101. ¿Pero por ejemplo piensan que hay que intervenir la CUT, transformarla o que hay que construir otra cosa?

102. No me atrevo a decir. A mí me han dicho mucho que hay que estar adentro para voltearla. Por eso no me arriesgo. Cuando cambie ese sistema de votación yo creo que recién vamos a hacer algo. Porque no sacamos nada con entrar si todo sigue igual. Yo voy a llevar, no sé, 5 mil trabajadores y puedo elegir un dirigente al toque, pero a lo mejor ese dirigente no tiene las capacidades. Y a lo mejor un dirigente, con todo el respeto que se merece, del sindicato de la confederación más chica, tiene todas las capacidades para ser nuestro líder, pero no es elegido, porque no tiene el apoyo de estas grandes masas de dirigentes, que representan a cantidades grandes de trabajadores. Pero sí creo, y se lo dije en una oportunidad a la presidenta de la CUT, que si ella hubiese recorrido el país diciendo “yo soy candidata a presidencia de la CUT en base a este proyecto, por dos

años. Y todos los trabajadores me elegirán en base a este proyecto”. Y eso no se hace. Yo conozco un dirigente portuario que lleva más de 25 años, y esa ha sido su pega. Yo estoy seguro que ese tipo ya no conoce los containers, porque después ya se dedican a ese mundo laboral y se olvidan de donde salieron. Se olvidan del sindicato, se olvidan del turno a turno, de la lluvia, de todo eso. Entonces por eso nosotros planteamos eso, planteamos un trabajador un voto.

103. Actualmente la CUT está con el tema de la reforma del Código laboral. ¿Ustedes tienen alguna opinión sobre eso?, ¿hay que reformarlo?, ¿qué piensan del código laboral en la discusión sobre la reforma?

104. Mira, nosotros tenemos tan poca participación en el código del trabajo que para ser franco también, yo tengo una mirada en el sentido de que mientras menos me case la ley más libertad sindical tengo. Entonces en base a eso, y lo otro también es que tenemos que hacer un trabajo en base a eso, y no lo hemos hecho. En realmente si nos conviene o no nos conviene esta reforma o nos conviene cambiar la constitución. No hemos hecho el trabajo. Porque también los dirigentes sindicales portuarios, cuando regresan a sus puestos, su parcela, su puerto, nada más. Lo volvemos a encontrar en Santiago, le decimos “compañero hagamos unas propuestas de futuro”, ahí quedan. Porque también, como no estamos preparados y no hay gente que nos ayude, poco avanzamos, poco avanzamos. Y también somos medios cómodos, en el sentido que está la ley y recién venimos a patear. No trabajamos antes. Porque cuesta también que un dirigente portuario se dedique a esta wea al 100%. Porque tiene que ir a trabajar, tiene que estar en el sindicato, tiene que estar en la casa, el compañero lo tira a la cancha, lo pela, lo cuestiona. Entonces falta todavía ese lapso, que la base se dé cuenta que si yo tengo un dirigente sindical a ese weón tengo que mantenerlo para que logre cosas para mí. Aquí no se ha puesto ningún peso de parte de los trabajadores a la Unión Portuaria. Se aporta con 500 pesos, 1000 pesos. Luca para los viajes a Santiago, hay una tesorería para hacer ciertos aportes a los compañeros que nos cooperan. Pero no hay un aporte real, es decir, vamos a tener a un compañero que si en el puerto gana 800 mil pesos, aquí va a ganar 900 pero se va a dedicar 100% al trabajo dirigencial. Y eso no lo tenemos. Y eso estaba antes del '81. Yo cuando rescato los triunfos de los viejos de hasta el '81, es porque dentro de toda su ignorancia que tuvieron formaron la Federación de Estibadores de Chile, que fue representada por todos los trabajadores del país, que eran alrededor de 22 dirigentes, en lo cual formaban comisiones dentro de esos 22 y eran los que iban logrando las grandes conquistas que tuvieron los trabajadores portuarios, como salud, estudios, vivienda, todo eso. Hoy día tenemos poblaciones de portuarios en Lirquén, en Talcahuano, en Higuera. Teníamos en ese entonces clínicas dentales, asistencia médica bajo tu sindicato. En todos los sindicatos del país. Y hoy día no existe eso.

105. Oye, apaguemos la radio. [Fin Parte 2]

106. Lo único que nosotros hemos logrado de lo que lograron los viejos es respeto y el reconocimiento del 22 de septiembre, que es el día del trabajador portuario. Creo que nada más. El resto, eso de comité paritario, fueron, como le digo yo, flecos que le colocaron a la ley corta. Pero lo único que hemos logrado ha sido respeto, unidad y el reconocimiento de torturados y asesinados a los compañeros de San Antonio el 22 de septiembre. Creo que eso es lo más importante. Nos falta todavía un montón de cosas por lograr.

107. Pero por ejemplo el balance de la última lucha, donde se logró, por ejemplo, el uso de huelga por solidaridad.

108. Yo le voy a contar algo compañero, que para fuera esta unión se ve así potente. No es tan potente. Aquí las discusiones para paralizar han sido groseras.

109. Pero eso me interesa.

110. Y ahora uno, dentro de todo ese convencimiento que tiene, trata de convencer al compañero dirigente, amenazarlo por último y decirle “si tú no parai te vamos a parar igual”. Porque el primer paro que nosotros hicimos el 2002 lo hicimos 13 weones de este sindicato. 13 compañeros nos tomamos el puerto a las 6 de la mañana. Y así hasta el 2004 recién se empezaron a sumar todos. ¿Por qué empezaron a sumar? Porque empezaron a ver que habían logros. Aumentamos la tarifa. Y así fuimos logrando cosas.

111. Aquí en

112. En la comuna. Y después ya a alguien de repente se le ocurrió de que teníamos que mirar para el lado. Teníamos que mirar Coronel, teníamos que mirar Lirquén. Fuimos a conversar a la casa de los dirigentes de Lirquén, a los dirigentes de Coronel. Coronel había terminado un mes antes una negociación con el puerto, en la cual les contamos que si los tres puertos paráramos todos juntos, hiciéramos un petitorio juntos era posible. Y nos creímos el cuento y lo logramos. Y ahí ya se empieza a formar esta fuerza. Pero ha sido difícil. Por ejemplo yo a veces en talla la tiro “no voy a parar”. Todos me hacen pebre. Y cuando yo digo “voy a parar”, los weones dicen “no, para qué vamos a parar”. Pero ahí le damos el análisis. Ahora mismo, la decisión que tomamos para hoy para las 18:00 horas, para ir al tema No más AFP. Nosotros vimos un cuento con eso. Pero la pregunta era “si no salimos a la calle qué hacemos”. Si el tema es ese. Si el país completo parara y estuviera en la calle, se pondría por último el tema en la mesa para conversar un nuevo sistema previsional, pero como salimos pequeñeces a la calle.

113. Pero por ejemplo cuando logran parar varios puertos, ¿la toma de decisión se hace en asamblea de los socios?

114. En asamblea dirigencial.

115. Dirigencia. Y después lo anuncia a la base.

116. Claro, después se da por hecho. Las decisiones de la Unión Portuaria las toma la base dirigencial. No la toman los voceros. Los voceros transmitimos no más.

117. Pero de la base dirigencial a los socios, ¿cómo es la comunicación?

118. Algunos se molestan cuando tomamos la decisión de no parar. Algunos se molestan cuando, por ejemplo, tú vas a Santiago, y la autoridad te dice “los voy a recibir el martes”. Tú vas preparado para el día martes. Te dice “no puedo, pero el martes de la próxima semana te recibo”. La gran mayoría de los dirigentes y las bases, sobre todo las bases, dicen “no hay que parar”. Y ahí yo digo que no, para qué. Para qué vamos a parar el martes. Si hemos esperado 6 meses, 5 meses, por qué no esperamos 5 días más, y tenemos la reunión el próximo martes”. Porque tampoco podemos convertirnos en paralizar por todo. O sea, yo creo que uno como dirigente tiene que tener la responsabilidad de hacer una paralización y tiene que tener la respuesta, el por qué para. Antes, primero, qué es lo que hacíamos nosotros cuando llevamos una decisión de paralización nacional, hacíamos todo el camino. Con la primera autoridad, la segunda autoridad, la tercera autoridad. La cuarta. Cuando ya no hay solución pum, se da el golpe. Los primeros años conversábamos con los Seremis, con la Intendente, fuimos a una marcha a Concepción. Y después nos dimos cuenta que esa wea no estaba funcionando, que había que ir allá, arriba. De hecho, con [ininteligible: min 4:28] del gobierno anterior, que la compraron, que era una movilización grande, fuerte, en la cual fuimos criticado en el país, internacionalmente y todo lo demás, pero nosotros no teníamos el palo hecho, el palo era de parte de los empresarios. Porque tampoco tenía justificación el tema de la colación. Esa wea era una wea inhumana. No tener un tiempo necesario. Y creo que ahí fue cuando el gobierno se equivocó, o los empresarios, de alargar tanto ese tema, siendo que, no sé, a cualquier trabajador que le preguntes “te gustaría tomar tu colación”. Claro. Y además en un trabajo que te produce tanto dinero. Que media hora no es una gran pérdida para ellos. O sea es una pérdida de sus utilidades no más.

119. ¿Y cómo analiza la relación de unión a unión? Como son 5 uniones.

120. Con Gonzalo. Mira, yo he tenido la suerte, para serte franco, dentro de lo poco y nada que tengo de formación, de lanzar ideas, conversar, y como él tiene más educación que yo, tiene el coco más desarrollado, la desglosa y la enviamos a los demás puertos para que opinen. Algunos dan una opinión, otros no la dan. A otros le molesta, a otros no les molesta. Pero lo que tienen es que les cuesta reconocer, y no es del orgullo, ni nada, que los cimientos de la Unión Portuaria están aquí. Aquí, aquí. Aquí están los cimientos. Aquí todo se teje. Todo se hace aquí.

121. ¿Hacen propuestas que mandan a otras uniones?

122. Nos sentamos a conversar. Como estamos ahora nos sentamos a conversar. Qué opinas de esto, qué opinas de la tarifa nacional, qué opinas del compañero que nombraron presidente de la Cámara Marítima. Y éste, como

está las 24 horas ahí metido, entonces también nos da más información. Y ahí la discutimos, la analizamos. Porque, para contarte, cómo salió el día del trabajador portuario, con un copete. Claro, con un copete, chupando vino. “Nosotros no tenemos el día del trabajador portuario”. Porque la ley te dice que es el 25 de septiembre el día del trabajador portuario, que fue el 25 de septiembre cuando aplicaron toda la ley que echó por todas las conquistas abajo en el ‘81. Entonces nunca conmemoramos ni celebramos el día 25 de septiembre. Y dentro de eso tenemos al compañero Cárdenas, que es un compañero al que le gusta mucho investigar y lee mucho, la tiramos en talla. “oye, hagamos un día nuestro”. Y él empezó a buscar a buscar, y justo encontramos el asesinato de los compañeros de San Antonio. Ese es nuestro día. Partimos a San Antonio. Conversamos con los dirigentes de San Antonio que queríamos conmemorar el día 22, en memoria de los compañeros, si es que ellos nos autorizaban. Nos dieron la [ininteligible: min 7:10]. Algunos familiares también de los compañeros asesinados. Y se logró. Porque para ser franco el tema de la Unión Portuaria nace igual. En una discusión. Porque aparte había una cosa que se llamaba Coordinadora Nacional, que nace en el norte, en Iquique, con Jorge Silva a la cabeza. Entonces eso se quiebra porque se logran las tarifas. La pelea en ese tiempo era por las lucas. Y presentamos ese documento el 2004, que te digo ese documento que hay, y lo presentamos, y hay veces que a los trabajadores portuarios cuando no va por lucas la cosa como que no les interesa. Entonces quedó ahí. Quedó ahí y durmió, durmió, hasta hoy día, que nosotros hará como tres años atrás volvemos a renacer con eso. Y ahí es cuando hablamos de reglamento. Hablamos de un ente regulador que regule el área portuaria. Un departamento ministerial del tema portuario.

123. Por ejemplo, en sus últimas acciones, incluso son acciones que están fuera de la ley, con el Código Laboral y todo. Esa fue la fuerza también que tuvieron. ¿Ustedes defienden este tipo de acción, entre comilla, ilegal?

124. Yo siempre he dicho que por eso no me gusta estar mucho dentro del código del trabajo, que me da la libertad sindical, y siempre he dicho que somos ilegales, porque dentro de la ley no hay nada que nos favorezca. Y creo que las grandes conquistas que hemos logrado en los 14 años han sido casi todas ilegales. Y por eso digo que nos ganamos el respeto ante el empresariado y ante el gobierno de turno, porque hemos pensado que dentro de toda nuestra riqueza que pasan por nuestras manos no tenemos para qué ser legales, sino que tenemos que mantener la unidad. Mientras nosotros mantengamos la unidad como trabajadores país nada nos puede doblegar. Nada. Cuando los dirigentes empiecen a mirar ambiciones personales nos va a cagar. Entonces en eso hay que estar muy despierto. En estos nuevos iluminados que aparecen. Y yo, para ser franco, como te decía antes, desde el ‘90 que soy dirigente, he visto a hartos weones vendiendo [ininteligible: min 9:11]. Dirigentes iluminados totales. Algunos iluminados por dios, otros iluminados porque tienen ayudan del extranjero y así. Pero han llegado a quebrar el movimiento. Porque este mundo sindical portuario que no se levanta desde el ‘81. En el 85 quiso tener un pequeño levantamiento y no pasó nada. Después, antes del 2000 con el Jorge Silva, esta coordinadora, le presentamos una propuesta de análisis, de reglamento, de algunas condiciones de trabajo, pero como no iba plata en ese petitorio como que quedó de lado. Como no hay financiamiento para los dirigentes fue comprado también como dirigente por el gobierno de turno y algunos empresarios. Y hoy día volvemos a renacer nosotros con un planteamiento de reglamento. Porque, yo, con la experiencia que tuve de la ley corta, no me gustaría conversar de ley larga, me gustaría conversar de reglamento. Y cuando los señores legisladores recorren el país, vayan a todos los puertos, ahí recién pueden decir “vamos a legislar”. Porque, por ejemplo, en la comisión de la ley corta estaba el Allamand, y me pregunta, no sé si fue en serio o chistosamente, cuántos puertos tienen un lugar decente para hacer colación. Tienen casino. Y yo le dije “hay uno solo”. Decente hay uno solo, que es Lirquén. Lo conocí porque fui a conocerlo para lo mismo, para poder tener una opinión. Pero los otros son unos cuartuchos, unos tarros de 20, que nosotros les llamamos, en los cuales te colocan una mesa, un hervidor, una tele, café y azúcar. Nada más que eso. Pero no tienes un asiento cómodo, todo lo contrario, unas bancas no más. En otros puertos no hay nada, como te contaba, en Corral, Aysén, Puerto Montt, Mejillones. En Mejillones no hay nada. Ahora yo no he ido ahora último, pero tengo entendido que les pusieron comedores, pero sólo para contratados.

125. [Habla tercera persona] Los eventuales no pueden comer. Comen en el patio. Sentados en la tierra.

126. Y sabiendo que este trabajo produce tantas lucas. Entonces creo que también ahí el empresariado, el gobierno, quiso meter esos flecos entre la ley corta, porque también les daba vergüenza que se peleara solamente por la colación. Porque yo recuerdo mucho a un periodista que le hizo la consulta al Letelier, de que cómo era posible que en el 2014 recién estábamos hablando del tema de que el trabajador tiene derecho a la media hora de colación. Pero en el mundo portuario siempre ha sido así. Antiguamente, compañero, antes del ‘81 tú

trabajabas hasta las 12 del día. Te ibas a almorzar. Volvías a las 2 de la tarde. A las 7 parabas de nuevo. Trabajábamos hasta las 9. A las 7 parabas y te hacías un café. Te pagaban tu colación, en efectivo. Y a las 9 te ibas. Así era antes del '81, y estoy hablando que con esa plata que te daban de colación tú tenías para colación, para almorzar al otro día y para movilizarte. Porque la gran mayoría de los trabajadores portuarios no son propiamente de Talcahuano, son de los cerros. Acá antiguamente había gente de Tomé, de este otro lado de Chihuayante. Pero así funcionaba. Y después, ya en el '81, después con la ley cagamos todos: colación, plata, de todo. Bajaron los sueldos rotundamente. Nosotros estábamos hasta el 2000, antes de licitar el puerto, en 16 mil pesos, y entramos trabajando en 8 mil pesos. Así. Por qué. Porque nos pillaron desorganizados, los grandes líderes se fueron, y los que nos quedamos tuvimos que armar fuerza. Y por eso este sindicato llama a la unidad en el 2000. Porque también era un grupo reducido. Éramos 50. Había otro que tenía 30. Por eso eran 14 sindicatos. Se había formado una central de nombrada, que la empresa le pedía hacer la nombrada, pero para que esa central de nombrada funcionara tenían que estar los 14 sindicatos adentro. Nosotros no quisimos esa central de nombrada, porque yo sé que en algún momento a nosotros nos iban a llamar. Entonces qué hicimos. Antes que nos llamaran nosotros los llamamos a ellos. Dijimos "saben que el sindicato San Vicente abre las puertas para todos los socios". Llegamos a ser 380. Fue un éxito. Hubiésemos sindicato único.

127. ¿Y en la actualidad?

128. Después hubieron intereses. No faltan los weones que empezaron a buscar por las empresas que estaban en el puerto. Los expulsamos de esa unidad y nos quedamos 100. Hoy día somos 200. 200 trabajadores, la gran mayoría con especialidad.

129. Volviendo al papel del gobierno, del Estado más bien, ¿cómo ven el papel del Estado en los conflictos laborales?, ¿ustedes como sindicato sienten que hay que intervenir hacia el Estado?, ¿hacer presión?, ¿cómo se relacionan con el Estado?

130. Yo creo que con el Estado y con los gobiernos de turno lo que a nosotros creo que nos ha dado resultado es que les hemos llevado la pregunta y la solución. Cuando nosotros hablamos de la seguridad en los puertos les llevamos la problemática y a la vez les llevamos la posible solución. Porque hoy día tú le planteas la problemática al Estado y ahí queda, porque como no tienen conocimiento de puerto, entonces les queda como poncho esta wea. Entonces también lo que hemos logrado es tratar de llevar también la solución, para que ahí entren sus abogados laboristas y peguen algunos filtros, y todo lo demás, y se pueda generar alguna conversación de futuro. Porque no hay persona experta y entendida en el tema portuario.

131. ¿Y por ejemplo en el caso de la ley corta llegaron con una propuesta de ley, así, hechita?

132. Sí. Y ahí se desmenuzaron algunas cosas, se agregaron otras. Nos quisieron sentar en otra.

133. ¿Y dónde se discutió entre ustedes ese documento borrador?

134. Se da a conocer. Se da a conocer a los que manejamos como algunos dirigentes de confianza, entre comillas, en la cual empiezan a debatir el tema en sus puertos. Por eso que te digo yo que a algunos compañeros le molesta, le molesta que nosotros digamos que los cimientos de la Unión Portuaria están acá. Porque nosotros andamos las 24 horas pensando en la Unión Portuaria. De hecho, yo no me dedico al tema sindical interno, sino que me a esto no más. Y por eso andamos todo el día viendo qué hacer, cómo lo podemos hacer, qué piensa el enemigo, cómo podemos buscar por otro lado, cómo podemos llamar a un compañero que nos haga una presentación, como lo hicimos en un momento en una movilización tiempo atrás, con los compañeros estudiantes de Santiago, que hicieron una panfletada al lado de las puertas de [inentendible: min 16:01]. O sea, esa red de apoyo. Como unos compañeros que empapelaron Santiago en apoyo nuestro. Cosa que los de base no saben eso. No saben que sí hay gente que nos está apoyando. ¿Quiénes la sabe? El gobierno de turno, y el Estado en sí lo sabe. De hecho este mismo gobierno nos ha dicho que ellos nos han estado observando durante 4 años. Y no sé qué chucha observan tanto.

135. Justamente, ¿qué tipo de alianzas tienen fuera del sector portuario, con otros sectores trabajadores, organizaciones?

136. También voy a ser franco. Nosotros, Gonzalo, el que habla, y unos 3 o 4 dirigentes más, queremos hacer alianza con los trabajadores, pero el trabajo portuario es bien para adentro. Pucha, nos cagaron en el '81, nos cagaron

en el 2000, pero sigue siendo para adentro. Y por eso te digo, cuando hoy día se habla de la Unión Portuaria y la fuerza que tiene, es para ellos no más si. Por ejemplo, para ir a la marcha de hoy día nos costó un buen discurso de los dirigentes, y decir “oye, paremos la wea. Si queremos cambiar tenemos que estar en la calle”.

137. Por el No AFP

138. Por el no AFP. Tenemos que estar en la calle. Si no sacamos nada con decir “puta, nos tienen cagados, nos tienen cagados”, pero si no salimos a hacer nada. Y cuando se habla de que los portuarios tienen una unidad fuerte y potente y pueden sacar todo adelante, tú miras para abajo, la base, y la base no está ni ahí. La base quiere el turno. Y tienen deudas con sus viviendas, tienen deudas con el auto nuevo, porque hoy días todos se compran auto nuevo. Ya pasó que antes tú te comprabas un cacharrito, después juntabas platita y te comprabas el otro. No. En el mundo de los créditos está así. Entonces también les cuesta tomar decisiones en la base de paralizar o ir a una cosa porque tienen todo este mundo de deuda atrás. Entonces ahí como que nos produce un impasse. Y lo otro que nos produce un impasse, que el sistema está dado así, que las nuevas generaciones tampoco se enchufan. Por ejemplo, yo les estaba diciendo a los chiquillos “vayan a escuchar lo que vamos a conversar”, porque así aprende uno. O sea, yo por lo menos, de mi historia que te contaba, imagínate de la droga, grave, a meterme en este mundo. Y yo lo veo como, siempre se lo cuento a mis compañeros, que uno puede estar muy sumido pero el mundo sindical te saca adelante. Te saca de la mierda donde estás. El hecho de hacer cosas por los demás. O interesarse. Por último, “en qué se gasta la plata que yo apporto al sindicato”. Porque todos aportamos una cuota y yo tengo que saber en qué se gasta. Y estos nuevos compañeros que vienen, estamos hablando de compañeros de 25 años, aquí hay un grueso importante, 70%, de compañeros jóvenes, que no están interesados en esto. Están interesados en contratarse, y no saben que si se contratan los vamos a echar, porque esa es nuestra política. Aquí el trabajador eventual que quiera contratarse se va del sindicato y se va del puerto. Corta. Porque a nosotros un trabajador contratado nos quita 100 turnos anuales. Entonces no nos conviene que se contrate más gente. Y eso ahora por suerte en la región está controlado. Ahora puede ser que esa unidad se dé porque estamos más cerca. Nosotros estamos a una hora de Lirquén, a una hora y media de Coronel. O uno va a puertos que están más al norte, que están más alejados, a ponerse de acuerdo. Y lo otro pasa por la humildad que tenga cada dirigente. Yo creo que aquí uno está al servicio de los compañeros, no tiene ambiciones personales, porque si tiene ambiciones personales postúlese a concejal, a diputado, pero aquí es por la lucha de los demás no más.

139. Último punto, el empresariado, ¿cuál es la relación con la empresa, con la dirigencia de la empresa?

140. Mira, yo amigo de los weones no soy, de los empresarios o de los que colocan ahí de gerentes. Pero si podemos llegar a acuerdo. Yo he escuchado a muchos empresarios, sobre todo los de la fruta

141. Podría decir relación de conflicto, de diálogo, de los dos

142. De diálogo. A mí me gusta conversar con el empresariado, pero hasta el límite que corresponde. Si después se pone porfiado cagaste no más. Porque yo he escuchado mucho al Charly Brown, que le digo yo, de la fruta, Ronald Brown, que él quiere conversar con los trabajadores, quiere llegar a acuerdos para que sus naves fruteras no se paralicen. Pero dónde está. El Vargas ha hecho llamado, yo he hecho llamado al empresariado para que nos sentemos a conversar, pero no se sientan. Porque es lógico. Yo digo cómo un weón multimillonario de este país se va a sentar con uno. Y más encima yo lo voy a condicionar. Entonces como no es así tenemos que tratar con este señor Marshall, de conversar con él, para tratar de que él sea el intermediario del empresariado. Pero el empresariado con qué nos sale después de un largo trabajo de la ley corta, “queremos quitarle la nombrada. Queremos que los trabajadores eventuales no existan más”. Qué vamos a conversar. Yo ahora, no hace mucho, tuve una conversación con el Subsecretario de Interior. Igual me hablaba de lo mismo: “pucha, deberíamos juntar una comisión de trabajadores, empresarios”, “qué-le dije- si los empresarios no se juntan a conversar”. Mandan al más sucbe de los empresarios a la mesa, que es un weón que no corta ni pincha. Entonces, por un lado nosotros tenemos el ánimo de conversar, tenemos el ánimo de reglamentar, el ánimo de que el país crezca, el ánimo de que el país sea creíble frente a los clientes extranjeros, pero si no nos sentamos a conversar va a ser imposible eso.

143. Pero aquí concretamente, los afiliados de este sindicato, su empresario es

144. Acá es Luksic, y algunos han sido de los estibadores de América, Yankeelandia. Incluso hay un representante de los weones.

145. ¿Cómo se llama la empresa de Luksic aquí?

146. Saam

147. Saam. ¿Y la relación ha cambiado desde el último conflicto con ellos? ¿Es más tensa o?

148. Por eso te digo, para mí el gerente de este puerto es un trabajador igual que yo. La única ganada que tenemos es que vamos para allá, no tenemos para qué llamarlo, y conversamos con él. Yo casi siempre voy, después que viajo a Santiago, vuelvo acá y le digo "jefe, esta wea se acordó en Santiago. Si usted tiene nexos con su jefe trate de hacerlos porque si no va a quedar la cagá". O sea, está advertido y avisado. Lo invitamos a nuestro aniversario, se pega pulento discurso, aparece uno y lo hace pebre. Pedimos algunas cosas, las da. Yo hubo un tiempo que me puse bien pirigüeño, pedí techos, sillas, gimnasio, apoyo a los trabajadores después del terremoto. Al único weón que no le dieron entrada fue a mí, porque no les pedí tampoco para mí, porque fui terremoteado. Pero hasta ahí llega. Si él se equivoca en lo que nosotros hemos tenido planteado o en lo que tenemos acordado por dos años, hasta ahí llega la buena amistad. Podemos salir a un asado juntos, podemos compartir todo lo que quieras, pero no hay que confundir compartir un rato con venderte. Por eso te digo que no sé si es mala cueva que tenemos nosotros, que a nosotros no nos ofrece ni un peso el empresariado. No te coloca ni un pasaje en avión por último. Hemos tenido que mentirle al weón "te vamos a pararte mañana si no nos pones el pasaje". Y lo otro es que, también, siendo franco, yo he ido la empresa a decir "mañana va a haber paro, y esta wea no tiene vuelta". O sea, nunca ando con weas sorprendidas. Y lo otro que tenemos, creo, también como comuna, que no quemamos ni un fósforo. Nosotros tenemos hoy día yo diría el 90% de los trabajadores del Puerto San Vicente dentro de la unión comunal. Como te contaba, la primera vez fuimos 13 los que tomamos el puerto, tuvimos que tomarnos el puerto. Hoy día vamos, nos juntamos todos, en un momento nos hicimos unas charlas de economía, otro habló del tema de la AFP, otros jugaban naipes, pero ya no tenemos para qué tomarnos el puerto, porque estamos todos dentro de la Unión Portuaria. Y eso pasa casi en todos los puertos acá de la región. Están todos y todos obedecen. Ahora, por qué también obedecen, porque han visto logros, logros en plata. Yo me pregunto qué va a pasar cuando no logres plata, como por ejemplo cuando hablan de la ley larga. No viene plata en esa wea, pero sí viene estabilidad futura. Y eso va a haber que meter a cada trabajador, sobre todo a los más jóvenes, de que esa es una lucha también, que cuando tú tengas 50 años vas a estar protegido.

149. Y de nuevo a nivel de la manera de la empresa de relacionarse con los trabajadores, ¿prácticas antisindicales hay?

150. Las hay pero duran el momento.

151. Como en Mejillones.

152. No. Acá, por ejemplo, un compañero le faltó el respeto al supervisor. Lo trató como la mierda, porque los portuarios somos así. Te hacen informe o la empresa dice "ya, a este weón no lo quiero más acá adentro". Va la comisión de disciplina o el dirigente de disciplina y conversa con la empresa. "Momento, aquí las sanciones las aplicamos nosotros". "Usted sabe jefe- bueno, ahí uno tiene que mentir -sabe que el portuario tiene poca educación y es muy parado". Pero el sindicato sanciona. ¿Qué es lo que sanciona el sindicato? Depende de lo que digan los estatutos de disciplina se le aplica la sanción. En eso la empresa ha tratado, ha querido meterse, pero no hemos aguantado. O hemos llegado a una conversa y por último si el weón pide 3 meses de sanción nosotros se lo aplicaremos en un mes, si es que lo amerita, o si no nos hacemos unos weones y lo tenemos aquí 3 días sin nombrarlo, y pasa como castigado. Porque si no nos protegemos nosotros quién chucha nos protege. Y en eso esta empresa está al día. Ahora, con los acuerdos que tomamos cada dos años hacemos un librico donde van todos los acuerdos, y eso lo entregamos a cada trabajador, para que cada trabajador al momento de que el supervisor tenga un dime qué te diré por alguna faena, le diga "no esa wea no está acordada". Hoy día qué vamos a implementar para el próximo año, que entre la supervisión de la empresa y los trabajadores tenemos que tener un trabajador de nosotros, que a eso le estamos llamando hoy día delegado, que ése va a ser el que va a recibir toda la información de los jefes, y él se la va a transmitir a los trabajadores, para que no hayan esos roces tan fuertes. Porque hubo años de roces fuertes, pidiendo la cabeza de algunos supervisores.

Otros pegándole la apretada entre los containers “te vas a dejar de webear o si no vas a cagar”. Y así. Porque el portuario es así. Cuando quiere apretar o apreta muy silencioso o hace la caga altoque. Yo en alguna oportunidad, me acuerdo de Alipio, nos fuimos directamente a apretarlo, y le pegamos una apretada entre dos containers “sabí qué más, te dejas de webear o si no vamos a pedir la cabeza y te vas”. Cambió al toque. Los supervisores lo llaman a uno primero. Ya no están mandando weas para la empresa no más, porque también se protegen ellos. Porque qué es lo que hacíamos nosotros, cuando veíamos que un supervisor era muy penca o webeaba mucho, lo tirábamos a la gerencia con nombre y apellido y decíamos “si ese weón no cambia vamos a pedir la cabeza”. Entonces también dijeron “vamos a perder el trabajo por eso, mejor relacionémonos en buena onda”.

153. Última pregunta, que es más general, ¿cuál es la perspectiva que ves para el sindicalismo portuario? Y, más bien, ¿cuál es el papel de los portuarios en la sociedad chilena hoy?

154. Yo espero, compañero, que los que hoy día son dirigentes, ya sean viejos, jóvenes, tengan la sabiduría de que en esta wea hay que ordenarse, que hay que hacer planteamientos serios, que hay que educarse, que hay que prepararse, que hay que capacitarse. Si no vamos a dar bote. Y lo otro que me preocupa es que cuando el mundo de afuera nos ve tan potente, creen que puede ser que nosotros seamos los que llevemos la bandera, pero eso todavía no lo veo, mientras no nos ordenemos nosotros. Cuando yo hablo de las 5 manitos, que debieran ser 10, y ese 10 sean los que conduzcan todo este cuento. Con transparencia, con bajar a las asambleas, porque tampoco quiero a 10 weones que estén en Valparaíso, en Santiago, y no los veamos más. A cambio, renovable al año. Si lo hacen bien continuaran, si lo hacen mal para afuera. Y lo otro de que, nosotros creemos que este grupo que está hoy día puede hacer pequeñas cosas, pequeños avances. Pequeños avances porque el sistema los tiene cagados acá. El sistema al trabajador lo tiene atemorizado. Aquí la gran mayoría son nietos de la dictadura, con mayor razón más temerosos. Y el individualismo que existe. El sistema neoliberal nos tiene cagados. Esperamos, por lo menos yo creo que me quedarán dos o cuatro años más acá, de que puede ir cambiando la mano. Y cómo se cambia la mano del portuario, imponiéndola. Siendo medio dictador. [Fin Parte 3]

No hay otra forma. La forma del diálogo, la conversa, no. El weón te puede estar llorando ahí y te está mintiendo, porque para esa wea son actores. Porque los weones también si se van pierden un palo de sueldo, ocho gambas de sueldo. Así está este sindicato. Ese es el nivel más o menos. El que menos gana, gana 400 lucas. Más que yo. Yo gano 360 jubilado. Y ojalá, yo digo, ojalá que los compañeros apoyen la escuela sindical, empezar a retomarla. No tan gloria a dios para serle franco, porque hay mucha gente que todo lo hace dios y no es así, lo hacemos nosotros, las personas. Y en este sindicato existe hartito gloria a dios. Ahí hay una mala credibilidad que tenemos los chilenos, que todo se lo dejamos a dios, y dios no hace nada, lo hacemos nosotros. Y espero que eso se cambie, y si no es así va a haber que imponerlo. No hay otra forma. Yo creo que en el mundo portuario hay que imponer las cosas, guste o no guste, porque a veces no le gusta a la minoría, y tú a esa minoría la pescas y se la explicas con porotitos y los weones entienden. Pero a primera no te la entienden. A primera te echan la choreada, porque aquí el que menos caga caga un kilo. Aquí tienes que, o sea, o soy potente o cagaste. Aquí el dirigente piola cagó. No, aquí tienes que de igual a igual, y ojalá hablarle un poquito más fuerte. Por eso uno es criticado que es autoritario, que es dictador, pero es lo que ha dado resultado por decir en los 30 años que llevo en el sindicato. Porque yo, como te decía antes, yo llegué como pinchero al sindicato. Yo no entraba al sindicato. Entraban solamente los de planta. Yo conocí el sindicato cuando un weón que se llamaba Juan Guille, que era el presidente nominado por dictadura, me dijo “tú, quieres conocer el sindicato”. “Sí”. Este sindicato es uno de los que, después de eso los demás 14 sindicatos, que abrió las puertas a los trabajadores. Los otros sindicatos los tenían afuera, les pedían el carnet y así los nombraban. Porque, también quiero ser franco, en una época, el portuario es muy ladrón, producto de que la mercadería se mueve ahí, todo viene del extranjero, las grandes tiendas, entonces es medio mani larga. Entonces en el 2000, 2004 teníamos grandes problemas, y también era porque ganabas una caga de plata. Entonces, no sé, te robabas un par de zapatillas, las vendías 30 lucas, y estabas salvado. Pero hoy día como la remuneración es un poquito mejor el compañero ha hecho consciencia de que si roba lo van a echar del sindicato, y se va a perder la plata, porque mal mal no estamos, bien bien tampoco para lo que deberíamos estar. Yo no manejo mucho las cifras internacionales gananciales pero hoy día, según yo, nosotros deberíamos ganar 90 mil pesos por 7 horas y media, por todo lo que hemos perdido del '81 al 2000 y del 2000 para arriba. Porque antes se pagaba por tonelaje. Arriba de 250 toneladas iba un incentivo. Así que tú te sacabas la chucha, claro, pero ganabas más plata. Ahora no, ahora es un valor fijo. Y si se mueve es más caro, porque dentro del container es mucho más caro, porque antes era manuable.

155. ¿Y ahora están a cuánto?

156. 36. O sea, la región está a 36, el más bajo. Así que te puedes imaginar 36 por 3 son 100 lucas. Y eso de repente los compañeros no entienden, porque con cueva tenemos cuarto medio. Acá adentro tenemos dos profesionales, un profesor de historia y un profesor de educación física, que dejaron de seguir estudiando para seguir en este mundo. Hoy día los trabajadores portuarios quieren que su hijo termine cuarto para que se venga para acá. Grosso error. Yo tengo un hijo hombre, nunca lo quise traer acá, porque también sé que en un segundo puede morir y mi compañera va a pasarme la cuenta. Y que prefiero que se vaya a Antofagasta, que trabaje en construcción, prefiero que siga en eso, y así lo mantengo con vida. Y lo otro es que, había un compañero que decía que para ser portuario había que estar loco, porque somos todos bien diferentes. Weones reventados, weones locos. Y eso también ha servido para la lucha. Porque cuando uno dice en la base "compañero está medio complicado tomar la decisión", no falta ese weón loco "vamos, vamos", y se levanta la base. Y lo otro es que no nos hemos equivocado en tres triunfos que hemos tenido desde el 2000 hasta la fecha. Y también tengo temor en equivocarme, porque el día que nos equivoquemos nos van a pasar la cuenta todos. Por eso hay veces que no tomo la decisión de parar por parar, porque eso va desgastando al trabajador. Vas siendo poco creíble. Y el empresario qué quiere, conversar la credibilidad. Perfecto, pero no se sientan a conversar. Yo a los cuatro vientos, a todos lados les digo "juntémonos a conversar. Hagamos un plan de trabajo". "No quieres que te pare para la fruta. Ok. Cuánto pagas hoy día. 30 lucas. Págame 60". Hay que negociar. Siendo que ese weon en esa wea ganan 120. Y ahí están. Yo espero, pero no creo, que ese famoso Marshall, que yo le digo sheriff, que es el representante de la Cámara Marítima, anda por todos lados programando que nos vamos a juntar a conversar, y eso lleva 3 meses. Y yo sé que no quieren conversar. Qué quieren. Que desaparezcan los eventuales, que nos quiten la nombrada, y que ojalá todos estos líderes, como nosotros, desaparezcan. Tan simple como eso. Por qué, porque este gobierno se ha ido dando cuenta también que de repente en Valparaíso, una charla, y se aparece un dirigente. Va a Corral y aparece otro portuario, porque nosotros estamos metidos en toda. Porque creemos que ese es nuestro mensaje. El llamado a la unidad. A pesar que entre nosotros nos cuesta bastante. Porque, por eso te digo, a veces la gente ve muy fea esta wea y no es tan así. Nos ha costado peleas, discusiones, todo. La gracia ha sido que a la larga salimos unidos igual. Y los éxitos que hemos tenido, de las 3 peleas que hemos tenido estos 14 años las hemos ganado todas. Si tú sacas la cuenta del 2000 a esta fecha, donde ganábamos 8 lucas y hoy día ganas 36, es un aumento tremendo. Espero que los trabajadores también estén preparados para el tema de reglamentación, que entiendan esa wea. Porque hay veces en que el trabajador lucha por la paralización, pero al tercer día quiere puro salir a trabajar. Se empieza a debilitar. Pero es porque le falta también más consciencia no más. Y eso hay que darle. Y ahí es cuando digo que muchos se lo dejan a dios, porque aquí yo tengo una base fácil de unos 35 socios cristianos, con un presidente cristiano.

157. Evangélico.

158. Claro. Entonces todo queda en base a dios no más. Y chucha, para esa wea pongámonos a rezar todos los weones acá adentro entonces. Y yo soy odiado por esa wea. ¿El... cuánto se llama? Chomalí. Claro, típico cura que llegó a un puerto importante de Conce. Estábamos en una paralización como de 20 días ya en Lirquén, y el weón hace su discurso "no, yo hoy día me voy adolorido, me pondré a rezar y toda la wea. Y yo dije este weon está loco, qué saca con rezar. "Que vuelvan los trabajadores a trabajar y yo conversaré con la empresa y rezaré". Y yo no sabía quién chucha lo había invitado. Lo había invitado una diputada. Y cuando nos juntamos en la evaluación, yo dije quien invitó a ese cura weón, cómo se le ocurre que nos vamos a poner a rezar. Entonces encerrémonos todos los weones tres días y recemos, y logremos grandes tarifas y todo. Pero ese es un temazo. El tema del cristianismo dentro de la organización sindical es un temazo. Aquí, como te contaba, soy dirigente del '90. Presidente. Después del 2005 el Dante tomó la presidencia, después la retomé yo, cuando falleció, hasta ahora. A mí me ganó un cristiano, por 3 votos. Yo saqué 80 y él sacó 83, y ya están chatos con el weón, y todavía no cumple el período, porque termina en enero. Y yo al weón le dije yo nunca más soy presidente cuando esté el weón cristiano. Porque no encaja la wea. A mí por lo menos no me encaja eso de que todo se lo dejen a dios.

159. [Habla una tercera persona] No es que no encaje, sino que la concepción que hay hoy día, por ejemplo, los muertos de Chicago, ahí eran bautistas, eran pastores, y creían en la concepción del mundo, y sabían quiénes eran sus adversarios.

Perfecto, muchas gracias

Annexe 27. Entretien avec Enrique Solar, ex dirigeant du syndicat N°2 à Angamos (2014)

Nombre entrevistador:	Franck Gaudichaud
Nombre de pila de entrevistado:	Enrique Solar
Edad:	38 años
Nombre de empresa y/o holding del sindicato y cargo del dirigente entrevistado al interior:	Ex - secretario del sindicato N° 2 de trabajadores portuarios eventuales y contratados de Puerto Angamos, Mejillones
Fecha de aplicación:	29 de mayo de 2014 30 de mayo de 2014

1. **Bueno, estamos en la Universidad Alberto Hurtado, en Santiago de Chile, el 29 de mayo de 2014. Primero, si me puedes confirmar nombre, apellido, fecha de nacimiento, lugar de nacimiento.**
2. Ya. Mi nombre es Enrique Solar. Soy secretario del Sindicato N°2 de Trabajadores Contratados y Eventuales Unidos. Nací el 30 de agosto de 1976 en la ciudad de Antofagasta.
3. **Muy bien. ¿Tienes religión?**
4. Sí. Católica.
5. **Católica. ¿Te consideras católico practicante?**
6. No. Me bautizaron.
7. **Ok. ¿Tienes militancia política?**
8. Tampoco.
9. **Y desde la extrema derecha a la izquierda revolucionaria, centro izquierda, centro derecha.**
10. Yo creo que voy por el lado revolucionario.
11. **Ok. Entonces izquierda revolucionaria. ¿Y qué significa para ti, por ejemplo, izquierda revolucionaria?**
12. Que tenemos que estar en constante cambio, porque creo que desde que entró la Concertación, después Nueva Mayoría, se han mantenido las mismas leyes. Y es por eso que hoy en día están tan perjudicadas las organizaciones sindicales, porque acá no hubo una transformación, no hubo una revolución. Y eso es lo que queremos nosotros, generar cambios. Por eso creemos que no encajamos ni con un sistema ni con otro sistema, ya que el modelo se mantiene. Si estamos perjudicados, sea quien salga, estamos en el mismo modelo económico.
13. **Y cuando dices “revolución”, ¿qué significa para ti?**
14. Revolución es dar cambios. Es transformar lo que ya está hecho. Es decir, generar verdaderos cambios que transformen este país, y que lo transformen por el bien de los trabajadores, porque ya llega a ser vergonzosa la

forma en que este país tiene las tremendas desigualdades siendo un país tan rico. Por eso es que se necesitan cambios profundos y revolucionarios. No basta solamente con pequeños matices a la reforma tributaria, pequeños cambios al código laboral, sino que tienen que haber cambios profundos que puedan beneficiar realmente a los trabajadores acá en Chile.

15. ¿Y cómo se puede lograr, según tu perspectiva, ese cambio radical?

16. Primero, tiene que haber cambios de conciencia. El trabajador tiene que aprender a luchar no solamente por plata, sino que también por beneficios y por conciencia de clase. Saber que el problema que tengo yo, o el problema de mi compañero, también me va a afectar a mí y ser parte de ese problema. El día en que el trabajador se atreva a llevar un poquito la conciencia, producto de la dictadura es que hoy en día el trabajador no se atreve y son las juventudes las que han dado los verdaderos cambios sociales en este país, es decir, vienen las juventudes y de ahí vienen recién los trabajadores como renaciendo producto de los estudiantes. Y una vez que haya este cambio real podemos luchar por lo que sea: por las AFP, por un cambio en la tributación, cambio en el código laboral, entre otras cosas. Mejorar los beneficios para el trabajador. Es decir, han pasado 100 años y las demandas son las mismas. Más de 100 años de los muertos de Chicago, donde qué reclamaban, 8 horas para trabajar, 8 horas para descansar y 8 horas para dormir. Hoy en día ni siquiera esos beneficios tenemos.

17. Y en este cambio radical ¿cuál sería el papel de los trabajadores?

18. Bueno, el papel de los trabajadores es entender que el empresario no puede hacer nada sin los trabajadores. El día en que el trabajador se atreva a dar ese salto cuántico tenemos que cambiar las cosas, porque acá las cosas no las cambian los gobiernos; las cosas se ganan, como se dice, en la arena, en el desierto, en la calle. Ahí se ganan las luchas sociales. Ahí se gana la reforma al código del trabajo, se gana el tema de la AFP. No se gana en el Congreso, porque ahí las cosas van a ser maquilladas.

19. Y en el caso más particular de los trabajadores portuarios, ¿cuál es el papel que ves tú de los portuarios hoy en Chile y dentro del movimiento sindical también en Chile?

20. Bueno, los trabajadores portuarios, se puede decir que marcaron una tendencia dentro de la Avanzada. El hecho de solidarizar por rama o en cadena por beneficios en común. El tema que luchamos nosotros, la media hora de colación. Posteriormente en diciembre, junto con nuestra negociación colectiva volvemos a luchar por la media hora de colación, pero ahora con un retroactivo que nos debían desde el año 2005, que cambió la ley y a nosotros nos seguían haciendo trabajar media hora demás. Entonces, esos cambios nosotros hacemos como trabajadores. Nosotros hemos marchado por las AFP, hemos marchado con los estudiantes, hemos paralizado la producción por los estudiantes, paralizamos por la AFP. En Mejillones paralizamos por el tema de los peajes. No puede ser que hoy en día hasta para hacer trámites en una ciudad tengas que pagar peaje. Debiera haberse creado una vía alternativa para los pobladores de Mejillones y tampoco se hizo.

21. ¿Y en qué sentido los portuarios tendrían un papel particular, o no, dentro de esta lucha de trabajadores?

22. Bueno, el sentido de la lucha de los trabajadores portuarios es que va más allá de las luchas por ellos mismos. Más allá. Como te digo, el tema de las AFP es un tema que nos involucra a todos, a todos los trabajadores de Chile. Antes nosotros teníamos un sistema tripartito, donde el trabajador ponía plata, ponía el tema de las cajas, el empleador ponía plata y ponía plata el Estado. Los tres ponían, y se generaba una cuota de un 27, un 28%. Hoy en día no. Son 12 o 13% y hoy en día jubilas con miseria. Entonces, en esas cosas ayudamos a generar los cambios de este país. Y dentro de eso también hay que entender que como unión portuaria viene ahora sufriendo un desgaste de tanta lucha, y en donde nosotros, en la última lucha, quedamos prácticamente solos en Mejillones.

23. Bueno, ese es un tema que vamos a desarrollar. Antes de eso, en tu caso particular, tu recorrido laboral. ¿Cuándo entraste al puerto?, ¿desde cuándo estás trabajando ahí?

24. Ya. Mira, yo partí trabajando en Antofagasta el año 1995. Cuando se empiezan a privatizar los puertos se llevan el cobre de Codelco a Mejillones el año 2003, y ahí, el 2003, yo me voy a Mejillones. Ahí empiezo trabajando

como lisador, lo que se puede decir un jornalero o un trabajador, un pioneta. Así, partir de lo básico. Y después pasé a capataz, a supervisor, después me hice dirigente. Y hoy en día estamos en esa. Ayudando, aprendiendo también, y compartiendo las experiencias.

25. Y en el plano sindical, ¿hoy día cuál es tu función?, ¿hace cuánto tiempo?, ¿cómo te desarrollaste en el sindicato, en este actual?, ¿cuándo entraste?

26. Ya, lo que pasa es que yo fui dirigente estudiantil, y después cuando entré al puerto se me hizo cómodo mantener el tema político. Sin hablar de alguna tendencia, sí de mantener el tema de las reformas laborales. Y ahí se dieron las luchas. Una de nuestras primeras demandas fue reclamar cómo un trabajador que trabaje en la mañana después tenga que volver a trabajar en la noche. Es decir, un trabajador está trabajando 16 horas y está descansando 8. Más encima ahí está el trayecto de ida y vuelta al trabajo. Entonces esas demandas empezamos a manifestárselas a los trabajadores, los trabajadores atendieron las demandas que les hacíamos, y fui elegido dirigente sindical cerca del 2007. El 2007 me eligieron los trabajadores como dirigente sindical.

27. Y cuando dices dirigente, ¿en qué funciones?

28. Secretario.

29. ¿Y actualmente sigues siendo secretario?

30. Secretario. Correcto.

31. Secretario del Sindicato N°2 de Mejillones.

32. Correcto. De trabajadores contratados y eventuales.

33. Claro, porque una de las especificidades del Sindicato es que agrupa tanto a contratados como a eventuales, lo que no es el caso de otros lugares.

34. Es el único lugar en Chile donde nosotros unimos a los trabajadores. Hicimos una reforma de estatutos. Y después fuimos traicionados, traicionados por la Inspección del Trabajo, traicionados por un gobierno de derecha, traicionados por los empresarios; y en base a documentos falsos invalidaron nuestro sindicato, atentando netamente contra los tratados internacionales, como el del 87, el 98 de la LIT.

35. Puedes explicar cómo fue este proceso original que permitió unir contratados y eventuales, y cuáles son las dificultades que encontraron también.

36. Ya. Mira, nosotros éramos un sindicato como cualquier otro sindicato. Siempre le llamo como básico, en qué sentido, en que nos preocupamos de celebrar los primeros de mayo, celebrar fiestas patrias, un paquete para que los viejos tuvieran para navidad, ver uno que otro problema de un viejo con un tema de salud, defender al viejito cuando falló en la pega. Pero no sabíamos más de ahí del sindicato. Y, generalmente, el dirigente sindical es demasiado básico en Chile. Se escala a lo mínimo. Entonces nosotros ahí hicimos una reinvencción cuando falleció un trabajador, y ese trabajador fue eventual, Hernán Godoy, y ese caballero falleció el 24 de diciembre.

37. ¿De qué año?

38. Del 2012. Cuando ese trabajador fallece la empresa lo da por muerte natural, y ahí se genera el repudio de los trabajadores. Y los trabajadores eventuales decidieron entrar a nuestra organización sindical. Nosotros para recibir a los eventuales tuvimos que hacer una reforma de estatutos, en la cual decía que teníamos trabajadores contratados y trabajadores eventuales. Dentro de eso se nos objeta después el artículo 12 de nuestro estatuto, que hacía mención a dirigentes eventuales, y decía que un sindicato empresa de trabajadores contratados de planta no podía tener dirigentes eventuales producto de que el trabajador eventual terminaba de trabajar y se terminaba la relación laboral con la empresa, por lo tanto no podía defender un trabajador eventual a un contratado. Así que nosotros aceptamos y nos quedamos solamente con dirigentes contratados, siendo también trabajadores eventuales. Después nos entregan otro documento la Inspección del Trabajo, el cual nos da por subsanado. Les preguntamos que fueran más específicos con qué se refería como subsanado. Y me dice que ya está todo bien, que ya están corregidos los estatutos y que el sindicato ahora tiene su

autonomía y personalidad jurídica propia. Perfecto. Marchamos bastante bien hasta el 26 de octubre. Cinco días antes de iniciarse la negociación colectiva la empresa tiene un documento, el mismo que teníamos nosotros, pero el de nosotros decía: “es el propio legislador el que faculta como un trabajador eventual puede ejercer su libertad sindical”. Y la empresa tenía el mismo documento, el mismo folio, con la misma firma de la misma inspectora de trabajo, pero decía “es el propio legislador el que impide que un trabajador eventual pueda pertenecer a un sindicato empresa”. Acá uno de los dos documentos estaba mintiendo y alguien había falsificado un papel. Pescamos los dos documentos, los llevamos a la Inspección del Trabajo, y nos dicen “sí, efectivamente el documento válido es el de ustedes. Este no sirve. Pero nosotros les vamos a emitir un tercer documento que va a corregir toda la enmienda”. Nos entregan el tercer documento y dicen “sí, efectivamente nos equivocamos, pero ustedes no pueden tener eventuales dentro de la organización sindical”, y nos vuelven a perjudicar. Así nosotros llegamos a la negociación colectiva con un sindicato totalmente, no sé, no desarmado, pero bastante inseguro, con bastante inseguridad, con bastante intranquilidad por todo lo que la empresa y el gobierno habían hecho para tratar de desarmar el sindicato y desarmar nuestra organización. Así y todo dimos una gran lucha, una gran pelea. Llevamos 15 días de negociación de forma bastante atípica porque nos seguían con vehículos, nos acosaban, nos sacaban fotos, nos filmaban en todas las ocasiones.

39. ¿Quiénes?

40. Gente que contrataba la empresa. Hasta carabineros de civil que andaban en camioneta. También fue golpeado un compañero nuestro, que es el compañero Baqueti, que es el joven que estaba encargado de cuidar el campamento. Él fue brutalmente golpeado y estuvo dos meses en estado vegetal. Y gracias a dios hoy en día está en proceso de recuperación pero mentalmente no está bien. Lo golpearon tanto que le dañaron el cerebro. Y así. Después se adhirieron los demás puertos y se vino una paralización nacional. Dentro de esa paralización nacional se peleó por dos puntos acá con el gobierno de derecha, al cual se le dice “se tiene que resolver el tema de Mejillones, y se tiene que pagar un retroactivo de la media hora de colación”. El gobierno fue astuto y dice “lo del tema de la media hora de colación es un tema transversal, que les preocupa a todos los portuarios del país. El tema que están luchando en Mejillones, por la reforma al Código Laboral es un problema que está luchando solo Mejillones, y, por lo tanto, vamos a solucionar este problema y éste lo vamos a dejar para después”. Pasaron los días. La Unión Portuaria de Chile logra firmar ese acuerdo y nosotros nos fuimos quedando solos.

41. ¿Y eso en qué fecha?

42. Eso tiene que haber sido 45 días, 23, 23 de enero, cerca del 5 de febrero. Cerca del 5 de febrero ya habíamos quedado totalmente solos. Nosotros estuvimos 45 días en huelga. Después, cuando ya vimos que estábamos perdidos, quisimos entrar a trabajar y la empresa no nos dejó entrar más. Empezó a despedir a pesar de que los trabajadores gozaban de fuero. Una vez que termina la negociación, los trabajadores quedan con 30 días de fuero, y la empresa no lo respetó y los despidieron. Y ahí estamos. Hoy en día hemos ganado tres juicios a la empresa por prácticas antisindicales. Tenemos cuatro juicios más, en los cuales uno de ellos está por el despido también de los dirigentes en forma ilegal. Y ahí hemos dado gran pelea. Nos sentimos contentos por la lucha que hemos dado, porque ha sido un bien para los trabajadores. Creo que nuestra lucha allá en el desierto está ayudando hoy en día a que alguien cambien el código laboral. Es que nuestra petición, más que hacer reforma, es que el código laboral no sirva absolutamente para nada. Es un código absolutamente interpretativo que a la larga siempre le va a dar el favor a los empresarios. ¿En qué le da el favor al trabajador? De repente en puntos individuales, pero en los puntos colectivos siempre tenemos todo para perder. Va todo para los empresarios.

43. Claro. Cómo fue la, porque ustedes, en el último ciclo de luchas, entraron en el ciclo de luchas de la media jornada de colación con el resto de los puertos.

44. Correcto. Los puertos, cuando vieron que estábamos parados, se empezaron a adherir y entró el ciclo, que también nosotros estábamos luchando por la libertad sindical, que se respetara la unión entre trabajadores contratados y eventuales, y al hacer eso casualmente estábamos haciendo cambios al código del trabajo. Estábamos eliminando el subcontrato, porque el trabajador eventual, con el sólo hecho de entrar a un sindicato de contratados podía tener los mismos beneficios, y se acababa la subcontratación en Chile. Por eso los empresarios no podían dejar que nosotros ganáramos ese punto. El gobierno tampoco. Entonces, hoy en día nosotros nos sentimos contentos porque se está dando esa lucha del subcontrato. Una lucha que iniciamos

pioneramente allá en Mejillones, y la entregamos allá con todos los trabajadores, y con más de 150 trabajadores despedidos.

45. ¿Incluyéndote a ti?

46. Incluyéndome a mí, claro, y al Richard Orellana, que es Presidente del sindicato.

47. ¿Hoy día están fuera de la empresa, sin trabajar?

48. Estamos con temas judiciales. No nos dejan ingresar al puerto.

49. Bueno, volviendo al tema del último conflicto, ¿cuál es el papel que ves tú a la Unión Portuaria?, ¿cómo están organizados allá en el norte?, y ¿qué relación tienen con el resto de la Unión?

50. Hoy en día me preocupa mucho. Creo que hay que cuidar la Unión Portuaria con toda el alma, con toda la fuerza de los trabajadores portuarios. Pero sí me preocupa bastante. Me preocupa que todo lo que está pasando en Mejillones no tenga mayor defensa. Debieran los trabajadores presentar una propuesta más firme, porque lo que están haciéndole a Mejillones el día de mañana se lo van a hacer a otro puerto. se lo van a hacer al Biobío, se lo van a hacer a San Antonio, se lo van a hacer a Antofagasta. Entiendo también que la Unión Portuaria viene con desgaste, es decir, viene con dos años de mucha lucha, entonces el trabajador también necesita oxigenarse y, si en toda batalla hay caídos, y nos tocó caer a nosotros. Pero esperamos que la Unión Portuaria se levante, vuelva a recobrar las fuerzas que tiene, que no somos de una tendencia política, por lo tanto puede ser un gobierno de derecha o de izquierda, lo que importa son los trabajadores. Y eso es lo que tenemos que cuidar. Si hay que pararle al gobierno que sea lo vamos a hacer. Porque mientras no cambiemos el modelo económico este país va a seguir igual.

51. Y por ejemplo, a nivel del norte concretamente, ¿cómo se organizan? Porque yo, lo que entiendo, es que la Unión del Biobío se forma antes y después...

52. Claro, primero se forma la Unión Portuaria del Biobío. Nosotros viajamos, lo que pasa es que en Mejillones somos un sindicato, que es el que lucha por los beneficios de los trabajadores y temas transversales, los otros cuatro sindicatos son de la empresa, son de la patronal. Ellos pertenecen a COTRAPORCHI. Entonces, allá las luchas son totalmente campales porque se lucha contra los cuatro sindicatos amarillos. Se lucha contra el alcalde que tiene vendido todo Mejillones. Allá el alcalde vendió todas las empresas a Von Appen. Puedes averiguar y vas a ver la gran cantidad de empresas que tienen evasiones, que tiene Von Appen en Mejillones. Es dueño del terminal de Mejillones, Puerto Angamos, TGM, GMN. En un pueblo tan chico tiene tantas empresas. Entonces, claro, allá el viejo te echa. Más encima te hace una lista negra que te impide que vuelvas a trabajar, te tienes que ir del pueblo.

53. Pero volviendo a la organización que tienen en el norte, porque ustedes están solos, este es el único sindicato que es parte de la Unión Portuaria, entiendo, y ¿tienen otras relaciones con otros sindicatos de otros puertos del norte?

54. Mira, es bien vaga. Es bien vaga. Fue fuerte. Como te digo, va en desgaste. Hoy día está todo en manos judiciales. Mentiría si dijera "sabes qué, nos reunimos con otras organizaciones sindicales". Pero sí nos reunimos con otras tendencias. Hay agrupaciones como juntas de vecinos, agrupaciones de jóvenes que tienen sus propios, por ejemplo, así como [ininteligible: min 03:19] Fractal. Hay otros nombres de cabros. Está la lucha por un nuevo sindicalismo. Hay otra organización que se llaman allá los de La Cigarra. Son como siete agrupaciones que están con nosotros luchando, las cuales nos ayudan a marchar, nos ayudan a hacer manifestaciones, nos ayudan en los juicios, y con ellos estamos hoy día. Pero más vínculo con otros sindicatos no tenemos. Es que en las derrotas siempre estás solo. En las ganadas estás con todo el mundo y te ayuda todo el mundo. Pero nosotros tenemos una derrota parcial pero sabemos que a futuro esto va a traer grandes cambios. Somos unos verdaderos luchadores que luchamos por los cambios de este país que van a ser a futuro. Pero hoy en día es una derrota y dentro de esa derrota estamos bastante solos.

55. ¿Se puede decir que en los últimos años existió en algún momento lo que podríamos llamar Unión Portuaria del Norte?

56. Sí. Hubo una Unión Portuaria del Norte, la cual vinculó los Puertos de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla, Iquique, Huasco, Chañaral, Caldera.
- 57. Pero en el día de hoy no es realidad.**
58. Se sigue, pero muy débil.
- 59. Fruto de la derrota en Mejillones.**
60. Fruto de la derrota en Mejillones.
- 61. Tú, en tu caso particular, ¿eres trabajador contratado?**
62. Contratado.
- 63. Ya. ¿Y siempre fuiste contratado o pasaste de eventual?**
64. Yo partí como eventual el 2003 en Mejillones, durante dos años. Del 2003 al 2005. Y a fines del 2005 ahí pasé a planta.
- 65. Porque en el sur, en Biobío, varios sindicatos reivindican la eventualidad. Incluso están en contra de la idea de contratar.**
66. Son otras realidades.
- 67. Porque tienen la nombrada, la redondía. ¿Cómo es en Mejillones?**
68. Lo que pasa es que Mejillones es un puerto nuevo, que partió el 2003. Y hay puertos históricos que están en Biobío, San Antonio, que también tienen nombradas largas. Entonces la nombrada ya la tiene la empresa. La empresa tiene el control.
- 69. En Mejillones.**
70. En Mejillones. Entonces ellos deciden. Si no quieren nombrarte más a un trabajador no lo nombran más. Por eso es importante contratarse, para tener más respaldo en caso de una lucha. Porque en una lucha siempre los más perjudicados son los eventuales.
- 71. Entonces, en el caso de ustedes están a favor de contratarse.**
72. Lógico. De contratar. Acá yo creo que hay un tema de que los sindicatos tienen que evolucionar, porque resulta que hay beneficios sociales por los que tienen que luchar: becas para los hijos, mejores planes de salud, vacaciones. Entonces, todas esas cosas que no tienen los trabajadores eventuales.
- 73. Pero eso me interesa bastante. ¿Y cómo ven ustedes el sistema más tradicional de nombrada, por ejemplo, que defienden en el sur? De nombrada manejada por el sindicato.**
74. Es que ellos están acostumbrados porque llevan muchos años con ese tema. Por lo tanto ellos tienen un orden. Y a lo mejor no hay continuidad de trabajo. Por ejemplo, allá un eventual puede hacer doce turnos, entonces es fácil tener un control, pero en Mejillones un eventual puede llegar fácil a 30 turnos. Entonces, sería también demasiado trabajo que un dirigente tuviera a cargo la nombrada. No podría trabajar.
- 75. Y el nivel de la organización del puerto, ¿cuántos trabajadores hay en Mejillones?**
76. 600
- 77. 600. Y contando todo el mundo. Grueros.**

78. Correcto. Y nosotros llegamos a tener en el sindicato 448. Y los otros 4 sindicatos tenían 150.

79. ¿Cuándo fue el momento más pick, digamos?, ¿con más gente?

80. En agosto. 2013.

81. Ya. ¿Porque cuántos contratados...?

82. Nosotros, en el sindicato, habíamos 160 contratados.

83. ¿Y el resto eran eventuales entonces?

84. Claro, eran como 280 eventuales.

85. ¿Y los eventuales en el día de hoy, que siguen siendo eventuales en el puerto?, ¿o también lo fueron bajando con el conflicto?

86. Bueno, producto de la lucha, a los más fieles, a los que se dedicaron a luchar para generar cambios en este país, la empresa los despidió a todos. No les dio ni un peso. No hay indemnización por años de servicio, nada. Y eso es lo que estamos luchando nosotros. Porque la precariedad del Código del Trabajo hace que el trabajador no tenga derecho ni siquiera a indemnización. Es un verdadero robo el que se le hace al trabajador.

87. Entonces ustedes están luchando en contra de la subcontratación en la eventualidad. A diferencia de otros sectores.

88. A diferencia de otros puertos.

89. ¿Entonces cómo pueden gestionar eso dentro de la Unión Portuaria, por ejemplo?

90. Es difícil. Es difícil porque son realidades distintas. Una por temas de carga. Acá nosotros tenemos cobre. El cobre no es como la fruta o los forestales. Allá todo el año nosotros embarcamos todo. No llueve. Entonces el trabajo es constante. Por lo tanto allá es importante contratar a los trabajadores. No acá, porque acá, por ejemplo, en San Antonio está la temporada de la fruta, pero el resto del año la pega que te cae es rotundamente, entonces al trabajador no da para contratarlo. Y para el sur creo que pueden haber temas similares por temas de lluvia.

91. Ah, entonces el mismo trabajo influencia la forma de organizarse.

92. Influye en la forma de organizarse. No trabajamos todos de la misma forma.

93. Claro. Ahora, hablando de Von Appen y del empresariado que tienen ustedes, ¿cómo califican la gestión que tiene?, ¿qué tipo de relación ustedes tienen tanto con el empresariado como con los mandos medios en el puerto?

94. Mira, Von Appen para nosotros es un jefe nazi. Un alemán. El cual se ha encargado de destruir a todas las organizaciones sindicato que se atreven a alzar la voz, que se atreven a enfrentar, a hacer cambios en este país. Porque lo que ha pasado con nosotros también lo hizo en Iquique, lo ha hecho en Coquimbo, en Valparaíso. Son verdaderas mafias las que tiene Von Appen. Y todo lo oculta bajo un gremio, una agrupación que es la COTRAPORCHI. De hecho, nosotros, cuando ganamos la media hora de colación, una de nuestras luchas era que no teníamos comedores. Los trabajadores no tenían donde hacer colación. No les daban el tiempo, ni tampoco había lugar donde comer. Entonces cuando el viejo empieza a reclamar eso, y lo ganamos, el Sven Von Appen en vez de decir "sí, nosotros llevamos trabajando 10 años en Mejillones y nos equivocamos", porque por lo menos él como empresario pudo haber dicho "nos equivocamos, no nos dimos cuenta", viene y dice "los trabajadores se pusieron flojos y van a engordar y no van a parar de engordar, por lo tanto, lo que hay que hacer acá es una crisis para que venga un golpe de estado y haya una represión para que entiendan el valor de la vida. Palabras así fueron las que dijo Von Appen. Cómo a un empresario se le puede permitir que diga esas cosas en este país. Y después lo ratifica cuando Bachelet sale elegida y dice "si Bachelet no se pone al lado de nosotros sacamos otro Pinochet". Y acá los políticos, tanto de izquierda como de derecha, han guardado

silencio bajo las verdaderas amenazas públicas, porque son amenazas públicas, está grabado, están los videos en Youtube, que él le hace a los trabajadores. ¿Y a quién se las hace? Directamente a nosotros, porque el puerto de Arica es de ellos. El puerto de Coquimbo lo tiene. Y el puerto de Valparaíso también. O sea, al único que ataca con esas palabras es a los trabajadores de Mejillones y al sindicato 2.

95. ¿Y cómo explicar eso?

96. Es porque él realmente se atrevió a decir lo que son los empresarios en Chile. Si acá mandan los empresarios. Acá son siete familias las que gobiernan. Tienen un patriarcado. Y ellos son los que manejan si sube el precio, si baja el precio, manejan las bolsas, es decir, tienen todo el modelo económico a favor de ellos. Es decir, Von Appen parte en 1980, es decir, en 33 años se transforma en uno de los más ricos de Chile. ¿Qué facilidad hay hoy día para que un empresario de la nada se pueda transformar en uno de los más ricos de Chile partiendo con una empresa naviera? Hoy día tiene verdaderos holding.

97. Y a nivel de la gestión cotidiana ese empresario que podemos calificar de duro y todo eso, se siente también en el puerto, es decir, en la gestión, con los capataces y todo.

98. Sí, realmente empieza decaer la línea a los mandos medios, y los mandos medios no se preocupan de los reales problemas de la gente. Dentro de esos problemas tenemos, por ejemplo, el caso de bloqueador, de agua. Trabajar en un puerto, en un buque de metales en verano, en el desierto, realmente son condiciones casi inhumanas. El viejo se deshidrata, no tiene agua, no le dan bloqueador, lo tienen trabajando 7 horas y media seguidas de trabajo, no hay un break. Entonces todas esas cosas son bastante inhumanas.

99. ¿Y a nivel de seguridad y cosas así?

100. Se ocultan los accidentes. Hoy en día tenemos graves accidentes que son ocultados. De hecho, lo nuestro parte con la muerte de un trabajador, que después lo dan por muerte natural, que es eventual, y es por eso que los trabajadores eventuales deciden incorporarse a nuestro sindicato.

101. Cómo explicas la existencia de COTRAPORCHI, que tanto tú como otros dirigentes con los que he hablado, la califican de amarilla, de apatronado. ¿cómo explicas que haya trabajadores sindicalistas que estén en esa posición?

102. Porque son las cúpulas que mantienen cómodos a los dirigentes y siembran temor. Porque esto está en base a temor, en el cual si no obedecen a ciertos dirigentes que están cómodos, gordos, con muchos beneficios, que los hacen viajar fuera del país y los hacen estar en foros, los sientan en una mesa a almorzar, con el presidente Piñera estuvieron hablando. Entonces, la verdad es que los transforman en verdaderos semidioses. Entonces los trabajadores no se atreven a estar en contra de ellos. Y es por eso que en nuestro sindicato de 30 socios pasamos a ser 400 y tanto. Ahora, si un trabajador empieza a reclamar para generar una revolución que puede ser acá en Valparaíso, al tiro Von Appen los pesca y los despide a todos. Es decir, son dirigentes que están protegidos para que no se les puedan sublevar los trabajadores. Trabajador que se subleva ya es despedido, para qué, para que nada cambie y todo se mantenga igual.

103. ¿Y COTRAPORCHI donde tiene más peso?

104. En Valparaíso. Arica. Pero principalmente Valparaíso.

105. Pero, por ejemplo, en Valparaíso está Burgos, ¿él está en COTRAPORCHI?

106. Está, claro, Rojas. Está Baeza, que es el verdadero diablo que tiene Von Appen. Es el títere que se pasea por los distintos puestos tratando de que nada cambie, de que todo se mantenga igual.

107. Segunda entrevista con Enrique Solar. Estamos en el local de la CEPCH en Santiago, el 30 de mayo de 2014. Te pido si puedes de nuevo confirmar tu nombre, apellido.

108. Mi nombre es Enrique Solar, soy secretario del Sindicato N°2 de Trabajadores Contratados y Eventuales Unidos, de la empresa Ultraport Mejillones Angamos.

109. Ok. Para complementar la conversación de ayer, si puedes desarrollar más el tema de cuál ha sido la técnica o la actuación represiva, tanto por parte de la empresa como del Estado o de los cuerpos policiales durante el conflicto.

110. Perfecto. Nosotros, una vez que termina esta huelga después de 45 días, pero terminar entrecomillas, porque nosotros nunca nos dimos por vencido. Cuando se acaba, cuando se empezó a debilitar este movimiento, nosotros empezamos a buscar caminos de acercamiento. Con el tema de las represiones la empresa qué hizo, no nos dejó entrar a trabajar más. A pesar de que después que termina un conflicto hay 30 días donde un trabajador tiene fuero y no puede ser despedido. La empresa no lo respetó y no dejó entrar a los trabajadores. Los despidió con fuero, acusándolos de hechos violentistas. Eso por parte de la empresa. Además hizo una lista negra. Al hacer una lista negra la entregó a los distintos empresarios, porque yo trabajo con los industriales en todo lo que es la zona norte, aparte el señor Von Appen es casi dueño de todos los mares del sector de Mejillones Angamos, y con Luksic no dejan entrar a nuestros trabajadores. Tengo trabajadores con más de 6 meses sin poder trabajar en ninguna empresa del rubro. Solamente pueden hacer algunos pitutitos o algunos ganchos provisoriamente. Eso con respecto a lo que es el señor Von Appen. Además, tampoco nos canceló el término de conflicto. No nos pagó el término de conflicto. Tampoco nos canceló el término de la media hora de colación. Es el único empresario en Chile que no canceló la media hora de colación a los trabajadores del sindicato de Mejillones. Eso es importante destacar, porque a los otros sindicatos sí les canceló. A nosotros no, siendo que fuimos los gestores de la lucha tanto en marzo como en diciembre. Por parte del alcalde, entrando ya en temas de municipio, nunca prestó apoyo. Es más, siempre se mostró en contra de la huelga. Y una vez que terminó el apoyo algunos trabajadores fueron a solicitarle que ocupara el rol que tiene él dentro del gobierno, que es servir al pueblo para el cual él está desempeñado y se le paga al alcalde, que es Marcelino Carvajal, para que cumpla su rol de defensa de los trabajadores. Lo que hizo fue dijo “vayan a molestar al alcalde de Tocopilla. A mí no me molesten más, o cámbiense de ciudad”. Eso fue lo que mencionó, porque nosotros apoyamos al alcalde de San Román de Tocopilla cuando él empezó un proceso revolucionario en su ciudad, lo cual también le molestó bastante al alcalde Marcelino Carvajal. Con respecto al gobierno, creo que lo sinteticé también un poco también en la charla que fue ayer, el gobierno nos traicionó. Nos traicionó con la Dirección del Trabajo, en lo cual se emitió un documento falso, entonces queda claramente que no teníamos ningún apoyo del gobierno. Y producto de qué, de que nosotros nos habíamos logrado infiltrar en algunas falencias del código de trabajo, de ahí hemos logrado gestionar una unión entre trabajadores eventuales y contratados. Un hecho inédito en Chile. Todos dentro de un mismo sindicato. Nosotros fuimos legalmente durante 6 meses un sindicato unido entre eventuales de subcontrato y trabajadores de planta. Un hecho inédito en Chile. De eso se dieron cuenta recién ellos cuando iba a entrar el periodo de la negociación colectiva. Que habían cometido un error porque tenían que negociar por ambos juntos, y con eso se echaba abajo el código del trabajo. Bueno, parece que tomamos el tema del gobierno, tomamos el tema del alcalde y tocamos el tema del empresario Von Appen. Nadie estaba de nuestro lado. Entonces, esas fueron las posturas represivas. Hoy en día hay tres prácticas anti sindicales sancionadas, las cuales hemos ganado en Tribunales de Trabajo de Antofagasta. Una, por el descuelgue ilegal de trabajadores, otra por reemplazar trabajadores en la huelga, y la otra que también está sancionada, por no entregar el trabajo convenido a los trabajadores posterior a la huelga. Esas son las tres más, hay otras demandas también por deslealtad en curso. El no reintegro de los dirigentes. Está también interferir dentro de la negociación, porque mandaban cartas avisando que iban a despedir a los trabajadores. Cartas a domicilio, entonces el trabajador estaba en la huelga y la carta le llegaba a la señora, la señora la abría, la leía y se asustaba. Todo esto generó un descuelgue ilegal. Esos fueron los métodos de represión que tuvimos por parte del empresario, por parte del gobierno y por parte del municipio.

111. Y también, por ejemplo, tú mismo, fuiste golpeado.

112. Sí, eso fue en la primera huelga en marzo. En la primera huelga en marzo, bueno, yo cometí algunos, no sé si errores, pero he sido cara visible de los movimientos, y al ser cara visible eres un blanco para alguien. Siempre vas a ser un blanco. Entonces, las fuerzas especiales no van a ir a golpear a 100 trabajadores, a 200 trabajadores, sino que van a ir a golpear a los que lideran los movimientos. Y yo era una cara visible y fui brutalmente golpeado. Yo quedé en silla de ruedas. Hubo una semana en que no me podía mover. Donde me quebraron la nariz. Casi como una plasticina me había quedado la nariz. Me fracturaron el pómulo y parte de la mandíbula. Tuve que ser intervenido de urgencia, y no se sabían las condiciones en que iba a quedar. Una

operación de largas horas durante el mismo día, en la amanecida de la clínica La Portada. Por qué. Porque el hospital no me quería recibir, y estaba custodiado por carabineros. Esto parece una película, pero es verdad, es la realidad que me tocó vivir. Estaba custodiado por carabineros, que solamente me amenazaban, y yo estuve en una silla de ruedas de las 7 a las 2 y media de la mañana sin ningún tipo de atención.

113. ¿Los que te golpearon fueron las fuerzas especiales?

114. Fuerzas especiales. Me golpearon. Yo creo que me golpearon como golpean a cualquier persona que puede resistir ciertos tipos de golpes, afuera, visible. Pero lo peor fue dentro del bus. Dentro del bus subieron, yo cálculo como unos 12 o 13 pacos cobardes de fuerzas especiales, y me golpearon entre todos. Cuando ya me habían dejado, porque estos ocupan una técnica cuando te golpean, porque a mí me han golpeado varias veces, cuando te golpean tanto el cuerpo se empieza a desvanecer; el dolor ya no lo sientes. Entonces cuando te estás desvaneciendo ellos te vuelven a levantar y te zamarrean para que tú reacciones para volverte a seguir pegando. Son tan sádicos estos weones que no les basta con pegarte hasta que estés inconsciente, sino que tienes que tener consciencia de que te están golpeando. Una vez que me golpean, que me dejaron para la escoba, me acuerdo que yo me arrastro y llego al fondo del bus, que el fondo del bus es como una latita como tipo de asiento, entonces llego, me arrastro, y digo “ya, si está bueno”. Empiezas a sentir miedo. Me considero una persona valiente en esta vida, que he hecho hartas cosas, pero sentía miedo, sentía mucho miedo. “Ya, está bueno. Me pegaron. Para. Qué más. No puedo ni pararme”. Entonces, se acerca el que comandaba al grupo y me dice “¿estás bien?”, “sí, está bueno. Si estoy bien”, “ah, estás bien conchetumadre”, y me golpea con su pata. El weón era karateca, porque me pegó con el pie de abajo hacia arriba. Y ahí es donde me hizo pebre, y después me empezó a pegar patadas. Había otro compañero más, que también habían subido al bus, el cual dijo “oye, no le peguen más”. A mi compañero mucho más delgado, más chiquitito, lo empezaron a golpear por solamente decir “ya, no le peguen más”. De repente yo lo trataba de cubrir a él o él me trataba de cubrir a mí. Me pongo tenso, porque realmente revivir esta wea es penca. Y es la realidad que le pasa a muchos jóvenes en las protestas. Si esto es parte de una verdad que no se cuenta.

115. En ese conflicto también, se ve en las imágenes, que hubo un despliegue policiaco muy importante. Ocuparon casi militarmente el puerto.

116. La primera vez, después de la golpiza mía, los retiraron todos. Porque se generó esto, que hubo mucha indignación de los mineros, mucha indignación de los dirigentes de las mineras, mucha indignación de todos los puertos de Chile, ahí se pararon todos los puertos de Chile. y de medios alternativos, como el caso tuyo, el caso de Calle 13, que también se manifestó indignado por lo que había pasado, distintos cantantes, distintos grupos de prensa alternativa, los cual hizo que el gobierno retirara a todos los carabineros, a todos los pacos. Y después en diciembre nos pasó lo mismo. Es decir, me golpearon a mí de nuevo. Sabían que yo ya era una persona mediáticamente conocida, entonces sabían que si me golpeaban iba a haber otro rechazo nuevamente, entonces golpearon a otro compañero, que era el líder que cuidaba el recinto donde nosotros teníamos la huelga. Eso pasó después de 8 meses. Y después llegó todo el armamento de fuerzas especiales, donde eran más de 300 uniformados, más de 25 vehículos. Eran 12 buses llenos de pacos. Antofagasta no dio abasto. Trajeron los pacos de Mejillones, de Antofagasta, de Calama, de Iquique y de Copiapó. Todo ese contingente policial para no más de 80, 100 viejos, con sus familias, hijos. Aparte, tú viste la foto, donde está todo el recinto portual cubierto por marinos de fuerzas especiales, es decir, marinos de ataque, marinos de guerra, esos marinos que casi no conoce uno. Y si nosotros lográbamos batir esos dos, después teníamos la carretera. La carretera estaba rodeada de las patrullas comunes, que uno está acostumbrado a ver en el centro de la ciudad. Estaba rodeada toda la carretera. Y por dentro, si nosotros lográbamos batir todo ese cerco, había un buque misilero. Entonces ya era espantoso. Si yo te decía, si un trabajador mío, un trabajador del sindicato, pescaba y tiraba una piedra, mataban a varios viejos. A mi yo creo que me hubieran matado. Entonces creo que mantuvimos un control muy bueno. Lo que te decía, nosotros nos pusimos a jugar a la pelota, porque tampoco les íbamos a demostrar miedo a los weones. Entonces después nos quitaban los arcos, nos quitaban todo. Entonces no podíamos jamás demostrarles miedo. Creo que el miedo es algo que tratan de ocupar los poderosos, que tratan de ocupar los medios represivos, y eso no va con nosotros. Si vamos a perder, vamos a perder de frente, mirando con la cara en alto, con fuerza, con pasión, pero jamás con miedo.

117. Ahora, pasando al tema en relación a los partidos políticos, si hay partidos políticos que les prestaron apoyo, ¿qué tipo de apoyo?, ¿cuáles son las tensiones que se pueden generar a veces entre el conflicto de trabajadores y la ayuda de partidos políticos? Si es positivo, negativo. ¿Cómo es la dinámica?

118. Mira, al principio nos apoyaron cuando esto creció. Nos apoyaron los partidos políticos tradicionales. Se podría decir un PPD, un socialista, comunista. Pero a medida que se va generando tensión y tú vas perdiendo terreno en vez de ganar terreno, los partidos políticos se restaron de golpe.

119. ¿Y cómo los apoyaron, ponte tú, diputados?

120. Sí, el Alejandro Guillier, la diputada Marcela Hernando, entre otros. Mucho mediático. Porque nosotros necesitábamos difundir, entonces, por ejemplo, nos invitaban a canales mediáticos y ellos se ponían al lado del dirigente y hablaban que estaban apoyando, para salir en la foto.

121. ¿Y vinieron al puerto también?

122. Solamente una concejala socialista.

123. Una concejala.

124. Del partido socialista.

125. Pero a nivel municipal.

126. Municipal solamente. Y la cosa es que después quedamos abandonados. Lo que sí, mucha ayuda solidaria, de los universitarios, a nivel de todo Chile. De hecho se hizo un CONFECH dentro de la huelga, donde nosotros teníamos el campamento. De eso estoy muy agradecido de todos los universitarios de todo Chile. Y después se genera una segunda molestia con un grupo alternativo, no alternativo, de vanguardia, un partido político de vanguardia, que son los muchachos de los PTR. Fueron solidarios, apoyaron la huelga, pero cuando, nosotros nos estábamos viendo debilitados después de 40 y tantos días, ellos trataron de imponer, y trataron de decir qué era lo que teníamos que hacer, y eso nosotros no se lo vamos a aguantar absolutamente a nadie, ni al gobierno, ni a un gerente, ni a un dueño de una empresa, ni a un partido político. Y ese es el problema que hay con estos jóvenes que son muy vanguardistas, con ideas buenas, son aperrados para estar en algunas luchas, pero se quieren apoderar de una organización. Y en la organización las que mandan son las bases. Ellos son alianzas externas. Eso es lo malo que vivimos con los muchachos del PTR.

127. ¿Pero de qué manera? ¿Interviniendo en asambleas?

128. Mira, intervenían en asambleas, y decían que ellos querían extremismo. Querían que los viejos fueran a pelear con los pacos. Y, yo por lo que te conté, no era pelear, era que fueran a una matanza, a una masacre. Yo no iba a exponer a algún viejo a una masacre. Como te digo, yo voy a pelear de frente pero tampoco soy weón. Yo voy a pelear cuando siento que mi fuerza, si vamos a pelear físicamente o vamos a tener un enfrentamiento, que voy a tener posibilidades de ganar. Pero si voy a tener posibilidades de un 99% o un 100, si era demasiado, donde van a matar gente, creo que no corresponde. Y eso es ser infantil, eso es ser irresponsable, es generar algún tributo, porque todo ello lo documentan, generan sus periódicos, generaron un tributo mediático a favor del partido político y no a favor de los trabajadores.

129. Y hablando de un tema del papel de los asesores. Yo estoy viendo varios sitios, en Biobío, ahora con ustedes, siempre los asesores son importantes para orientar, discutir, ¿cuál ha sido el papel de los asesores, de los abogados laborales, dentro del conflicto?

130. Bueno, han mantenido vivo el sindicato. Nosotros tuvimos una parte donde quedamos bastante solos. Cuando yo vi que estábamos debilitados, posterior a los 40 días, tuve que tomar decisiones, y dentro de esas decisiones me asesoré con una gente que era universitaria, estaba en quinto año de derecho, que es la Mónica Maturana, y me empieza a ayudar a ir a la Inspección del Trabajo, y empezamos a trabajar con ella, y empezamos lo que hoy está en las prácticas antisindicales, las cuales ha tomado Manuelita Peña y las cuales ha tomado Nina López. Dos abogadas muy consecuentes, con mucha convicción, que no nos han cobrado ningún peso. Es más, han ganado los juicios. Ya hemos ganado tres juicios con esas abogadas. Aparte están las defensas nuestras, en la cual Nina López me defiende a mí y Manuelita Peña defiende a Richard Orellana, porque son muchos los juicios y un abogado no da abasto. Imagínese, estamos quebrados, no nos pagan, y tenemos que tener

abogados. Gracias a dios existen estos abogados todavía en Chile. Y por otro lado también es lamentable porque reclamamos tanto contra este país y resulta que cada empresario también tiene un abogado que lo defienda. Qué pasa si un abogado dice “no po, si acá violaste muchos derechos. Yo éticamente no te voy a defender”. Si hubiera más gente así, pucha que sería distinto este país.

131. Perfecto. ¿Algo más?

132. No. darte las gracias a ti Frank, a los colaboradores, con la gente que tú trabajas. Gente como tú mantiene vivo el sindicato, gente como tú nos ayuda a luchar, a que haya más convicción, y lo que tanto nos ha costado, algo que genere este switch, algo que detone el gatillo, para que pueda haber una explosión sindical, una explosión laboral y una explosión unión entre trabajadores y estudiantes. Y eso es lo que estamos esperando. Muchas gracias. Arriba los que luchan.

Annexe 28. Entretien avec Sergio Vargas, ex président de FETRAMPEC et porte-parole de l'UPCH (2015)

Nombre entrevistador:	Franck Gaudichaud
Nombre de pila de entrevistado:	Sergio Vargas
Edad:	56
Nombre de empresa y/o holding del sindicato y cargo del dirigente entrevistado al interior:	Presidente de FETRAMPEC
Fecha de aplicación:	13 de Mayo de 2015

1. **Vamos a comenzar acá con la entrevista a Sergio Vargas, dirigente de la Federación de Trabajadores del Puerto de San Antonio. Para comenzar caracterizando esta Federación, podría señalarme ¿Cuáles son las funciones o tareas tuyas como dirigente de esta federación?**

2. Bueno yo soy presidente de la Federación. A demás, soy presidente de un sindicato y presidente de la confederación. Y me interesa representar legalmente a la Federación, representar legalmente a los trabajadores que pertenecen a esa federación, y por Ley cierto, representar a cualquier trabajador portuario en Chile que solicite la ayuda o la representatividad de algún dirigente, y así representar a los trabajadores de Chile en estos últimos conflictos, hasta el año 2014.

3. **Ok, en este sentido, como tú me comentabas fuiste parte de los fundadores de esta federación. ¿Cuáles fueron las razones específicas por la que ustedes crearon la Federación...**

4. A ver, son por hechos históricos mira... como te explicaba antes, las funciones, y el hecho de que la estructura sindical portuaria chilena era una estructura [ininteligible: min 1:30], con el plan laboral cierto, se viene abajo y el 81 por las leyes de cambio... y que se le aplican especialmente al sector marítimo portuario, en donde los trabajadores pierden todos sus derechos... quedaron sí, los sindicatos tradicionales y las estructuras tradicionales... Confederaciones y Federaciones que tenían esa característica de ser nacionales, ¿ya?, y casi todas radicaban, las portuarias casi todas radicaban en... en Valparaíso, con sede en Valparaíso. Entonces, los trabajadores portuarios fueron perdiendo sus derechos, fueron apareciendo ciertas otras condiciones de trabajadores, los trabajadores de... ¿de cuánto se llama?, contratados a puro turno, que eran, que para nosotros son trabajadores eventuales disfrazados. Ya que no tienen la misma condición del resto de la Industria de este país, en el Código del Trabajo tienen dos o tres artículos que los rigen. El 137, el 142 parece que son los artículos que en el fondo rigen el trabajo portuario. ¿Ya?

5. **Entonces era para velar por estos trabajadores que tienen contrato precarizado.**

6. Claro, entonces nosotros nos damos cuenta de que se empiezan a polarizar... las instituciones que representan a los trabajadores portuarios, y definitivamente cierto, se produce un cambio, un quiebre, a partir del 99 en adelante cuando empieza la famosa "privatización" o "modernización" del sector marítimo portuario, 92, del 90 en adelante, pero el 99 viene la famosa privatización, después de una huelga única de más de 40 días, una huelga nacional de los portuarios se llega a un acuerdo con el Gobierno de entonces Ricardo Lagos, y se privatizan, empiezan a privatizar los puertos...

7. **A nivel nacional.**

8. A nivel nacional. Entonces los trabajadores que quedamos descontentos con la privatización, y con la negociación, decidimos descolgarnos de las Federaciones tradicionales. Sabíamos que necesitábamos una instancia superior para que representáramos a los trabajadores a nivel nacional y que lográramos de alguna forma abrir las puertas de los distintos gobiernos o del Estado, para tratar de cambiar un poco la situación que en ese momento estaban viviendo los trabajadores portuarios. Y por eso nace esta Federación, un poco para descolgar no es cierto, de Valparaíso... igual siento que queda a cierta distancia, nosotros pertenecemos al Sindicato de Estibadores, por lo tanto pertenecemos a la Federación de Estibadores de Chile. Y... y decidimos sacarnos un poco los paternalismos que tenía Valparaíso con respecto a San Antonio, aunque la mayoría de los dirigentes nacionales de los últimos años han sido de

San Antonio. Tenemos cierto, nosotros decimos que tenemos exportación de dirigentes de San Antonio porque al puerto al que tú vas te vas a encontrar con dirigentes que son del puerto de San Antonio, que hoy día están trabajando en distintos puertos...

9. Que es una de los más grandes de Chile...

10. Y hoy día es el puerto más grande de Chile. Entonces por eso nace la Federación.

11. Ya. Parando a otro tema. En el Último conflicto durante el 2014, cuáles fueron las razones por las que se fueron a huelga el año pasado.

12. Mire el último conflicto nace en el 2013, el último conflicto grande nace en el 2013, pero se prolonga en el tiempo. En el 2014, en enero del 2014 se agudiza este conflicto que tenía que ver... que tenía que ver con una sola condición, que era el tema del paro de la famosa media hora. Que fue siempre fue llevada adelante por los trabajadores de San Antonio, especialmente por los trabajadores de la Fetranpec... fuimos los que siempre, desde el 1005 en adelante empezamos a pelear el tema de que teníamos derecho a media hora de colación como el resto de los trabajadores. La Patronal y el Estado decían que nosotros no teníamos derecho porque nosotros trabajábamos 7.5 horas desde el año 85 en adelante, nosotros empezamos a trabajar 7.5 horas, los turnos... nosotros nos afirmábamos cierto, nuestra defensa era... desde ese año cierto por los dirigentes de la época, los patrones concordaron trabajar 7.5 horas y que los trabajadores se fueran a su casa a colar, por eso acortaron la jornada con relación al resto de los trabajadores que tenían 8 horas, a 7.5 horas.

13. Para evitar ese lapso de colación.

14. Por qué, porque tenía el laso de la colación tenía exigencias: casino, un montón de condiciones que le puerto no tenía, entonces para evitar tener que construir todo eso, aparte era un puerto estatal que era multioperal, donde habían muchas empresas y no sabían quién se iba a hacer cargo de eso, se tomó un acuerdo, trabajemos 7.5 y la media hora de colación se la toman en su casa, se van antes para su casa. Que en el momento fue bien recibida por los trabajadores, pero el 2005, gobierno de la Señora Bachelet, viene la famosa rebaja horario, en donde todos los trabajadores del país, rebajan su horario de 48 como decían a 45, por lo tanto nosotros empezamos a trabajar las mismas horas que trabajaba el resto, pero no teníamos colación. Y nosotros dijimos: tienen que darnos la colación otra vez porque los turnos se rebajan a 7.5 horas y ahí cuadramos las horas que nosotros teníamos que trabajar diarias. Y empezamos esa noche, esa pelea. En el 2013 hay un paro en Mejillones, por un... por un ¿cuánto se llama?, por una negociación colectiva... el Presidente del Sindicato de Mejillones, Richard Orellana, San Antonino, del Sindicato de Estibadores de San Antonio, pertenece a la Unión Portuaria de Chile, y la Unión Portuaria de Chile en el Congreso de Concepción, había tomado el acuerdo... de que desde ese día en adelante, desde el término del Congreso, todos los Puertos se iban a salir en solidaridad, en las paralizaciones que tuvieran los demás Puertos.

15. Cuando uno paralizaba, los demás en solidaridad también iban a paralizar.

16. También iban a paralizar. Bueno, cuando paraliza Mejillones, el primer puerto que paraliza en Chile en el puerto de San Antonio. La primera Federación que paraliza en apoyo, en solidaridad es la Fetranpec, y empiezan a caer los Puertos a medida que empiezan a avanzar los días, empiezan a caer el resto de los Puertos. Pero tenía un fin esa... esa paralización que era el apoyo cierto, al puerto de Mejillones. Después se transforma esta negociación, y se mete el tema de la media hora de, en la negociación, y se termina negociando una media hora que para los San Antoninos y para la Fetranpec no era lo que nosotros buscábamos, que era no es cierto el derecho a la media hora, irrenunciable para los trabajadores portuarios. Ellos negocian la media hora n ese tiempo, el Gobierno de Piñera, Ministra del Trabajo Evelyn Matthei, todos sabíamos cierto el vínculo que existía entre Evelyn Matthei y la familia Von Appen, que son dueños de la mitad de los puertos de Chile.

17. Dueños de Ultramar.

18. Sí. Entonces llegan a un acuerdo con los trabajadores de Valparaíso, trabajadores que nunca se han parado, desde que yo soy dirigente, y llegan a un acuerdo y le ponen valor a esa media hora de colación, que eran \$3.600. Le pagan la media hora de colación, se iban a pagar a \$3.600. Situación a la que nosotros nos opusimos, pero el resto de los puertos lo aceptaron, incluso, dos terminales en San Antonio, excepto el terminal Espigón, que era el terminal donde trabajaba la Fetranpec. Nosotros no aceptamos lo \$3.600 y nos empezamos a tomar la media hora de colación desde ese día en adelante. Esto continua en el tiempo y la Fetranpec logra poner nuevamente en... en la discusión el tema de la media hora de la colación. Nosotros seguíamos insistiendo, que la media hora de colación tenían que tomársela todos los trabajadores porque era un derecho irrenunciable, y lo que había hecho la Ministra Matthei al negociar junto con las empresas era ilegal. Y como te decía antes, los trabajadores cuando les hablas de lucas, se vuelven locos, por lo tanto nosotros siempre nos aprovechamos de esa situación para el resto del país y dijimos "muchachos, la media hora de

colación es irrenunciable, pero además tiene que pagarnos la diferencia del 2005, a la fecha". O sea tienen que pagarnos todas esas medias horas de colación que no nos pagaron. Y nos paramos nuevamente los trabajadores de San Antonio, el 3 de enero del 2014. Y el resto de los puertos del país, al principio nos dieron vuelta la espalda, y [ininteligible: min 11:50] nosotros los San Antoninos sabemos que todas las grandes luchas han empezado en San Antonio y se han terminado en San Antonio. Bueno, al andar cierto, 4 días aparecen en San Antonio los compañeros del norte: Iquique, Antofagasta, Mejillones, Huasco. Y se unen al paro con San Antonio, y la octava región se queda... ellos se quedan afuera. A los 15 días de paralización, 17 días de paralización, recién aparecen los compañeros de la octava región a solidarizar... de Talcahuano, San Vicente, Coronel, Lirquén. Como 8 puertos de la octava, recién se pliegan a la paralización y se suben a la mesa negociadora, si son "frescos".

19. Y en ese conflicto, usted, aparte de la hora de colación, ¿tenían otras demandas?

20. Por supuesto, lo que nosotros veníamos reclamando hace tiempo es que necesitábamos una Ley que viniera a regularizar de una vez por todas y a terminar con los conflictos en los puertos. Una Ley que viniera a regularizar un montón de falencias que tenían en los puertos, se llamó la famosa Ley Larga. Porque primer planteamos que para solucionar el tema de la media hora, había que hacer una Ley que se llamara la Ley Corta... sacamos adelante la Ley corta... que mucha gente, muchos trabajadores no le han tomado la importancia que tiene esa Ley, porque logramos recuperar condiciones que los trabajadores portuarios tenían hasta el año 81 y las habían perdido, que fueron la famosa media hora de colación, los comités paritarios a los que nosotros no teníamos derecho. Hoy día hay comités paritarios cierto, en los puertos conformados por trabajadores eventuales, que no tenían derecho tampoco a participar de los comités paritarios de grandes empresas. Tenemos derechos a comités paritarios por faenas, porque el puerto es tan rápido con los trabajos, es tan vertiginoso que hoy día estás trabajando en una cosa, al otro día esas trabajando en otra, entonces tú no puedes fijar...

21. ¿Cumplés distintas funciones?

22. Claro, tú no puedes, además los trabajadores cumplen distintas funciones. Un día salen de una condición al otro día salen de otra condición, entonces había que crear una condición de seguridad especial para los trabajadores. Y logramos también implementarlo por Ley

23. Esas leyes pasaron por el congreso...

24. La Ley pasó por el Congreso. Además tiene una particularidad esa Ley', que esa Ley fue hecha por los trabajadores. O sea nosotros participamos de la Ley, la defendimos en el Congreso, fuimos a las distintas comisiones, entonces...

25. Finalmente fue aprobada

26. La Ley fue aprobada, negociada pero aprobada. No con la condición que nosotros queríamos. No es una Ley tan pura como nosotros hubiésemos querido, porque esto es política al final, y tienes que sentarte a negociar. Entonces negociamos la Ley, pero lo gramos sacarla adelante. Y eso para mí que es un cambio, en las condiciones de los trabajadores y en el pensamiento de los dirigentes, porque se dieron cuenta de que si tenían la capacidad, sin tener asesores, sin tener abogados, tal vez nos equivocamos, cometimos errores, pero tenemos la capacidad de sacar una Ley adelante. Para muchos es una Ley cagona que no sirve de nada, pero para nosotros es súper, al menos para mí en lo personal que participé en toda la Ley, es súper importante, tiene condiciones que vinieron a cambiar el sector, que si los viejos son inteligentes y las empiezan a aplicar, las empiezan a ocupar, van a hacer que cambien mucho...

27. ¿Cuáles son específicamente estas nuevas reglas?

28. O sea hoy día la media hora de colaciones es irrenunciable, los trabajadores tienen que tomársela y las empresas tienen que dar las condiciones para que esa media hora... además se la pagan, les siguen pagando los \$3.600 que había negociado la Matthei, aparte que recibieron el... la diferencia cierto, o la deuda que existía para atrás, donde hay trabajadores que recibieron hasta 12 millones de pesos por esa deuda, en el país.

29. Ya.

30. Te decía los famosos comités paritarios, que vienen en dos condiciones, que no la tienen el resto de las industrias. Se reconoce cierto, el día 22 de Septiembre como el Día del Trabajador Portuario, y se reconoce y queda súper explícito, y va a quedar para a historia de este país, que es reconocida cierto por los mártires que tiene el Sector, mártires de la dictadura, que son de San Antonio los 4 dirigentes que fueron asesinados portuarios en el país son de San Antonio, y una es de Iquique. Son reconocidos en esta Ley. Y además que queda especificado cierto, que hay ciertas negociaciones que se hicieron atrás, que tienen que ver con pensiones para los trabajadores portuarios, que mientras la Ley Larga no salga del Congreso, los trabajadores portuarios del país tienen derecho a una pensión cumpliendo 53 años

de edad, a una pensión de dos, dos pensiones... ¿Cuánto se llama?, se me olvido el nombre hoy día de la... de la pensión, pero son dos pensiones que hoy día equivalen a \$300.000. O sea... me gustaría que me nombraran cuántos trabajadores de este país, hoy día, a los 53 años tienen una pensión de \$300.000, los profesores que están trabajando 40 años, están recibiendo pensiones de 200 lucas. Entonces si esta Ley no es importante para los trabajadores portuarios no sé qué puede ser.

31. Eso en relación a las consecuencias positivas que ustedes...

32. Esas fueron las consecuencias positivas. El problema es que el conflicto cierto, no se terminó, porque este conflicto empezó el tres y termino alrededor del 28 de enero, para nosotros.

33. Cuáles serían como los puntos inconclusos que...

34. Los puntos inconclusos que quedaron en esa... Ley, y que nosotros no nos dimos cuenta, fue lo que, desde ese momento cierto, aparecieron los operadores políticos de la Nueva Mayoría, a negociar con los distintos Sindicatos, con las distintas federaciones, con los distintos puertos del país, a hacer su trabajo antes de que llegara la Bachelet, porque en el fondo el trabajo del, no se terminó la Ley Corta durante el periodo de Piñera y se traspasó cierto, a Marzo que esto salió como en Junio... salió la Ley, o sea en el fondo con los que terminamos de negociar la Ley Corta fue con la Nueva Mayoría. [] Como te decía llegaron operadores políticos que ya eran conocidos en el sector, que tenían mucha experiencia, que conocían muy bien al sector portuario, sabían con quién tenían que conversar, sabían dónde tenían que llegar, lo que tenían que ofrecer, y lograron cierto, introducir el bicho del, del... de la corrupción en el sector. Entonces desde ese momento cierto, se empezó a generar, un, suena así como de novela, pero... [], es para escribirlo, se empezó a generar cierto, la caída de quien en esos momentos estaba tomando como la cabeza del movimiento portuario. Y esto fue ayudado por dirigentes nacionales, por dirigentes locales. El gobierno de los empresarios.

35. Y estos dirigentes se mantienen aún en sus puestos...

36. Se mantienen aún en sus puestos, con características súperespeciales, tenemos dos dirigentes en San Antonio, que hoy día están, que hoy día están [ininteligible: min 19:53] brazo derecho, que hoy día están pensionados, y que siguen trabajando, las pensiones son para ex marítimos portuarios, o sea, una de las condiciones es que túte retirabas del puerto, tomabas la pensión, dejabas de trabajar por su puesto.

37. Y ellos siguen trabajando...

38. Ellos siguen trabajando, cobran esa pensión, por lo tanto estamos claros que tuvieron un acuerdo con el Gobierno, consiguieron la pensión en enero del 2014, o sea mientras estábamos en plena paralización, cosa que nosotros no nos dimos cuenta hasta que descubrimos los decretos. La empresa nos crea una Federación paralela en Junio, no, en Abril del 2014, mientras negociaba con la Fetranpec condiciones laborales, un montón de cosas que venían a fijar el rumbo que iba a tener la empresa del 2015 en adelante junto con sus trabajadores, en donde estaba fijando contrataciones para sus trabajadores, capacitaciones, un montón de cosas, porque se está construyendo un terminal nuevo en el Espigón de San Antonio, que iba a operar la Fetranpec, que tenían alumbrada en el terminal. Mientras nosotros hacíamos eso ellos estaban creando una Federación paralela, metiéndole lucas... en donde la inauguración de la sede de esta Federación, en septiembre del 2014, el Intendente, el Alcalde, la Gobernadora, la SEREMI del Trabajo, el Vicepresidente de la Cámara Marítima, el Presidente del [ininteligible: min 21:32], o sea tenemos a todas las autoridades inaugurado la famosa sede de una Federación que vino a voltear a la Fetranpec, que después en el tiempo, en el corto tiempo, estos trabajadores también fueron (risas), esta misma Federación fue también, entró en un conflicto con la empresa, los distintos dirigentes se acostumbraron al...pero las empresas dan pocas veces, algunas veces no más. No es una cuestión que tú te arregles con la empresa y te van a estar dando constantemente, por eso no hay que venderse a las empresas.

39. Los usaron para solucionar un conflicto específico.

40. Exactamente, los utilizaron para voltearnos a nosotros, entonces después ellos mismo reconocen públicamente, hoy día todo San Antonio lo sabe, todo el país lo sabe, que la empresa Puerto Central perteneciente al grupo Matte, le pago cierto a gente, a dirigentes, a matones, para que voltearan a Sergio Vargas y su Federación, que fue lo que se probó. Nosotros fuimos, logramos cierto, instalar una demanda por practica antisindical como trabajadores eventuales, no tenemos derecho en la Ley los trabajadores eventuales a demandar, porque tenemos vínculo con la empresa, pero la Jueza cierto, que toma la demanda, dice que si existe practica antisindical por lo tanto vamos a ir a un juicio. Nos cambian la jueza, nos traen una jueza nueva... la semana pasada sale el... esto empezó en noviembre del año pasado, y la semana pasada sale el ¿cuánto se llama?

41. El veredicto

42. El veredicto, y la Jueza dice que no existe la práctica antisindical.
43. **Quedo nula entonces la demanda.**
44. Si, por lo tanto perdimos la demanda.
45. **Y en este sentido...**
46. Pero se ha mantenido el conflicto constante en Puerto Central hoy día, o sea muchos problemas ha habido, problemas graves en el puerto, con trabajadores golpeados, con destrucción de casas, de automóviles,
47. **Corrupción como tu decías.**
48. Corrupción, y corrupción, yo te digo, nuestra caída fue negociada por el Gobierno, yo negocie directamente con la... con la Ministra, cierto, en donde se entrega la nómina a la empresa, se contrata a los trabajadores, y los trabajadores que no se pueden contratar siguen como eventuales, el único que se va del puerto es Sergio Vargas, el resto de los trabajadores son todos contratados, más de 100 trabajadores quedaron sin trabajo.
49. **Total despedidos, tú también...**
50. [ininteligible: min 23:58] Todos los dirigentes de la Federación están en una lista negra. Las listas negras no son nuevas, en Mejillones pasó algo parecido, en Arica exactamente lo mismo, en Valparaíso ni hablar, San Antonio, y así han ido en todos los puertos tirándose las listas negras de trabajadores que no pueden trabajar en ninguno de los puertos. Ni en nada vinculado a los mares...
51. **Y esto, yendo a ese tema, usted aparte del diálogo que llevan con el gobierno, cuál es su diálogo, o los conflictos que tienen, pero específicamente con la empresa, con la empresa y los grupos controladores de los puertos, cuál es su relación...**
52. Hoy día yo, hoy día hoy día no tengo ninguna relación con ninguna empresa...
53. **Y a nivel de Federación...**
54. Porque me tienen... mi Federación nos tienen desvinculados de... del puerto, además la empresa logró crear sindicatos empresa hoy día, con los mismos trabajadores que pertenecían a la Federación.
55. **Pequeños sindicatos.**
56. Muchos sindicatos, hay como 5 sindicatos chicos dentro, que son de la empresa, cumplen distintas funciones. Por lo tanto tienes súper polarizado el sector, tienen a los trabajadores súper intimidados, entonces nadie se atreve a hacer nada, nadie quiere volver a la Fetranpec, nadie quiere estar cerca de Sergio Vargas, o sea que te vean conversar cerca de la empresa con Sergio Vargas te cuesta el despido, entonces es un tema súper complicado. Y eso es lo que a muchos trabajadores les llama la atención y preguntan cómo hoy día en democracia, lo que no fueron capaces de hacerte los milicos te lo hacen...
57. **Las empresas**
58. Te lo hacen... tu propio partido, porque en el fondo el Partido Socialista estuvo detrás de todo. Entonces...
59. **Esta silenciado todo el tema pues...**
60. A demás, está súper culto. Hay por ahí, el año pasado un reportaje de CIPER, puedes buscarlo. Que para todos dice Ah! Este reportaje viene a demostrar que aquí hubo un... una mala intención, después en el tiempo esto es reconocido cierto por los trabajadores, que se les pagó cierto, para, para armas estas federaciones, una Federación de gente... que ¡nunca trabajó en el puerto, más o menos de delincuentes!, o sea de hecho... vinieron a mi casa y ¡balearon mi casa!
61. **¿Balearon?**
62. Sí. Una cuestión cierto, y que no se ha terminado hoy día, si hoy día sigue el conflicto, siguen golpeando a trabajadores en la entrada del puerto... porque a las finales la empresa les dio vuelta también a esta Federación la espalda.
63. **Claro, a la nueva Federación también.**
64. Se terminó el conflicto por ahí 5 de septiembre, 16 de septiembre. Trabajaron hasta... noviembre sin paralización, en noviembre ya tuvieron un paro a esta fecha.
65. **Y actualmente en qué punto están...**

66. Hoy día están, está cierto el conflicto con la... Fetraportces se llama la Federación, están en conflicto con la federación, de hecho... es tal el conflicto que llevan más de un mes, los trabajadores que pertenecen a los sindicatos de las empresas, tomando los buses para ir a trabajar afuera de la comisaría para poder entrar a trabajar, o sea entran ocultos, con la cara cubierta, más de un mes pues, algo que es impresentable Porque por el miedo de que los identifiquen...

67. Hay una intimidación constante a los trabajadores...

68. Sí. [] Y la autoridad...

69. Hace vista gorda...

70. Todo el mundo se hacen los huevones.

71. Pasando a otro tema, respecto a los repertorios de acción que ustedes han tenido en sus huelgas. Como se sabe por la Ley, lo que hemos comentado, todas las huelgas se enmarcan en una legislación, que es la negociación colectiva. Qué piensa su sindicato que las huelgas y todas las peticiones estén enmarcadas dentro de este proceso.

72. Bueno, nosotros no conocemos el proceso legal, porque no tenemos derecho de negociación colectiva. Por lo tanto siempre actuamos en la ilegalidad. Si históricamente se revisaran los procesos portuarios... te vas a dar cuenta de que todo nuestro movimiento, es un movimiento ilegal, y todo lo que nosotros hemos conseguido, los beneficios que hemos conseguido, están en la ilegalidad. Algo más cercano, las famosas pensiones, somos los únicos trabajadores del país que las tenemos.

73. Y las consiguieron a través de huelgas.

74. Y las conseguimos a través de la fuerza. [ininteligible: min 28:50] Todos sabemos cierto, y es reconocido, que estos beneficios prescriben después de 5 años, de 3 años. Nosotros lo sacamos adelante, conseguimos ese beneficio. Conseguimos el pago de un impuesto que era mal cobrado a los trabajadores portuarios, que fue mal cobrado desde el año 81 en adelante. Bueno, cuando el Estado cobra mal un impuesto, legalmente tú tienes 5 años para reclamar ese impuesto, después, prescribe. Nosotros lo sacamos adelante después de 20 años... La media hora de colación había prescrito, la sacamos adelante, y conseguimos el pago total de esa media hora de colación que también estaba prescrita. Entonces nosotros actuamos en la ilegalidad, y los Gobiernos, y por eso yo digo la importancia que tienen el sector marítimo portuario que ha demostrado en estas negociaciones que están en la ilegalidad, y que nadie se atreve a reclamarlas en este país. Ni siquiera el resto de los trabajadores portuarios, o sea ni si quiera el resto de los trabajadores del país. Mira yo con el tema de las pensiones, acudí a la CUT', acudí a la otra central que preside el Segundo... un huaso que tiene un apellido medio de fundo... a todo el mundo, a los profes, a todo el mundo les digo mira lo que nosotros hemos conseguido... todo el mundo tiene derecho a esto, consigan esto. Nosotros tenemos una pensión que es... heredable, o sea el viejo se muere, y pasa a la señora, o a la hija si la hija es la heredera, pero esa pensión es para dos generaciones. Compatible, con cualquier otra pensión que tú puedas conseguir por tu... por tu cuánto se llama,... previsión. Ya esas dos condiciones [ininteligible: min 31:01] terriblemente ilegal, no está por Ley pues, nosotros lo hicimos de ilegal. Entonces yo por ejemplo, que soy del sistema antiguo, todos dicen pero cómo sí, porque empecé a trabajar en los 80, antes de que fuera obligación entrar en la AFP, nunca me cambié por lo tanto soy del sistema antiguo. Me voy a jubilar, voy a pedir mi pensión.

75. Y además la tensión...

76. Y además mi caja tiene la misma condición de las cajas de las Fuerzas Armadas, o sea si yo hoy día me muero, mi hija soltera o mi señora hereda mi jubilación, y además, mi pensión.

77. Y respecto a las huelgas que ustedes han tenido, existe ahora ya, ¿consideran ustedes en los trabajadores una conciencia de que todas las demandas que se hagan van a surtir efecto si se hacen más que nada fuera del marco de la Ley?

78. Yo creo que los trabajadores están súperconscientes cierto, de que... de que de una u otra forma por la fuerza se consiguen las cosas, los trabajadores portuarios. El problema es que los que no están conscientes, o los que sí saben que es así son los dirigentes. Yo no creo, que el sector vuelva a participar en una gran huelga. Yo, ojalá me equivoque, ojalá esté tremendamente equivocado porque siempre donde hay uno hay otro, siempre tiende a aparecer alguien que... pero hoy día yo veo al sector tremendamente polarizado, a los dirigentes tremendamente comprometidos con las empresas y con el Gobierno, por lo tanto, en el corto plazo o en el mediano plazo, no veo que los trabajadores portuarios participen en ningún movimiento.

79. Por la misma intimidación que comentabas.

80. No, yo creo que los trabajadores tienen conciencia, o sea nos enfrentamos a los milicos, nos enfrentamos a los pacos, habemos trabajadores que venimos del tiempo de la dictadura y... quedan muchos en el puerto todavía que no le tienen miedo a eso. Yo creo que hoy día el gran problema está en los dirigentes. Ahí está el problema, porque los trabajadores necesitan a alguien que los guíe. Los trabajadores tienen la costumbre cierto, de depositar todo el peso de los conflictos en los dirigentes, y si hoy día no existen dirigentes comprometidos, y lamentablemente cierto, yo conozco a nivel nacional a todos los dirigentes, y no veo cierto, insisto, ojala me equivoque, ojalá me equivoque, pero no veo quienes tengan, quién tenga la capacidad de unificar, no quiero decir que todos los dirigentes son malos, hay dirigentes buenos, pero tienen que tener la capacidad para unificar, de unificar el sector.

81. No hay un liderazgo.

82. No hay un liderazgo, y el ancla, además tiene que haber un liderazgo de puerto, si no es solo dirigente. Tiene que haber un liderazgo de puerto. Y el ancla portuaria hoy día es San Antonio, si San Antonio para, el resto del país se ve perjudicado, aunque el resto de los puertos siga trabajando. Entonces si San Antonio no para, no surte efecto ninguna movilización de ningún otro puerto. San Antonio tiene la capacidad cierto, que no tiene Valparaíso. Valparaíso no es capaz de hacer, de atender la transferencia de carga cuando San Antonio para. Valparaíso jamás ha parado y San Antonio ha estado hasta 40 días parado, y el país se ha visto enormemente perjudicado. De hecho, en el 2014 cierto, el PIB cayó 3 puntos por la paralización de los trabajadores portuarios. Entonces... la importancia de San Antonio ha quedado marcada a través del tiempo, que San Antonio lideraba todos los grandes movimientos, San Antonio siempre era el puerto que paraba toda las veces que ha habido que parar. Si San Antonio no para, no hay paro acá en Chile.

83. Pasando a otro tema. Respecto a las relaciones laborales de ustedes internamente. Generalmente en las empresas existen desigualdades entre los trabajadores, ya sea por contrato, salarios, o puestos de trabajo. ¿Qué piensan de estas diferencias los trabajadores dentro de esta Federación? Existe jerarquía, distintos niveles... ¿estas influyen al momento de las paralizaciones?

84. Mira dentro de la Federación, y esta Federación ha tenido la particularidad de ser súper democrática. Y como éramos los generadores del trabajo cierto, éramos los dueños del trabajo por decirlo de alguna forma, hasta septiembre del 2014, porque éramos nosotros los que nombrábamos a los trabajadores, nosotros los especializábamos. Nosotros éramos...

85. Ustedes como Federación se encaraban de eso...

86. Como Federación le surtíamos no es cierto, trabajadores a la empresa. No era la empresa la que decía "este trabajador va a trabajar en esto". Nosotros, ellos nos pedían los trabajadores y nosotros designábamos a los trabajadores en los puestos de trabajo y lo que le correspondía a cada uno, por una fórmula súper democrática que tenían los viejos cierto, desde que se crearon los sindicatos portuarios, que es la famosa "redondilla" y la nombraba. Nosotros éramos dueños y por eso era tan importante San Antonio, porque San Antonio y la Fetranpec eran un ejemplo para el resto de los puertos de este país.

87. Porque tenían una cierta autonomía.

88. Porque teníamos la autonomía...

89. Y tenían organización.

90. Y teníamos una organización distinta al resto, que existe en un par de puertos chicos. Pero puertos grandes como San Antonio... Otra de las cosas que estábamos tratando cierto, de meterle en la cabeza a los trabajadores portuarios del país, era recuperar la nombrada para los trabajadores, que era la que le daba la fuerza al movimiento portuario. Hoy día no hay nombrada, no hay fuerza. Porque hoy día depende de la empresa, la empresa sabe si tú trabajas o no trabajas. La empresa te nombra. Entonces si te portas mal, no te van a nombrar.

91. Y crean estas listas negras que tu comentabas.

92. Tienes que quedarte calladito. Como nosotros manejábamos la nombrada era súper democrática, por lo tanto los trabajadores se iban ganando sus puestos de trabajo en los sindicatos, y los sindicatos designaban quién estaba capacitado para ser supervisor de nave... O sea, bandos medios, especialidades... los sindicatos preparaban a la gente de las distintas especialidades. Por lo tanto los sindicatos eran quienes designaban quien iba a trabajar y quien no, los sindicatos sabían quién era el que estaba preparado y quien no, por eso la tasa de accidentes en el Espigón de San Antonio, que era manejada por la Fetranpec, era bajísima, bajísima. Nosotros no teníamos accidentes graves, muy pocos, en cambio por ejemplo el año 2014, 3 muertos en terminal STI ¡En un año!, manejado por la empresa.

93. Y ésta, ¿cuándo cambió esta estructura de organización?

94. En septiembre del 2014. Con la creación de esta federación que te hablaba paralela, logran voltear a la Federación, y la empresa se hace dueña de... de la nombrada, que tenía un valor, alguien dijo "vendamos la nombrada", es que tiene un valor incalculable económico, porque es la fuerza del movimiento.

95. Y es lo que le permite mantenerse unidos a ustedes como trabajadores.

96. Y era lo que nos permitía mantenernos unidos porque sabíamos que aquellos trabajadores que se paralizaban, no perdían su trabajo. La independencia que le daban la nombrada al trabajador, no la tenía ningún otro trabajador en el país, o sea el poder decir "sabes que yo hoy día no voy a ir a trabajar", porque no sé, no sé pues, yo lo dije el otro día en la televisión y que todo el mundo me criticó cómo se le ocurre hablar esto a este huevón, pero es una verdad, es una realidad, no sé pues, en mi casa mi hijo está de cumpleaños, pucha no va a ir a trabajar hoy día porque el hijo está de cumpleaños y le quiero celebrar el cumpleaños con mi hijo. Y le avisaba al nombrador del Sindicato "sabes qué, no voy a ir sáltame, manda a otro a trabajar, al que sigue de mi número". Pero yo no corría el riesgo de que iba a perder mi pega... cuando terminaba el cumpleaños al otro día, a los dos días decía "ya, estoy listo para volver a trabajar cuando me toque el número". O sea, ¿quién puede decir eso en este país?

97. Nadie. Igual existía una solidaridad entre ustedes como trabajadores.

98. Además. Lo que pasa es que como éramos sindicatos tradicionales. Yo logre participar cierto, del Sindicato cuando el Sindicato tenía la fuerza, cuando los viejos eran los dueños de la pega, eran los dueños del puerto. Entonces, cómo decirte, yo me críe en esa condición, o sea como trabajador yo nací en esa condición, de... mi abuelo fue estibador, mi papá fue estibador, mis tíos fueron estibadores. Entonces yo venía de ese mundo portuario donde ellos eran los dueños de la pega, los viejos hacían las huevadas que querían en el puerto y eran tremendamente trabajadores, porque mientras más trabajaban más plata ganaban, pero eran súper solidarios, en qué sentido, por ejemplo las cajas, la caja de la marina mercante tenía una cierta [inintendible: min 39:48] para jubilar que calculaba los últimos tres años de sueldo y por ese sueldo tu salías jubilado. Entonces qué hacían los viejos, el último año todos los jóvenes que venían entrando al Sindicato, o los más jóvenes del Sindicato estaban obligados a regalar turnos a los viejos que estaban el proceso de jubilación, para poder hacer subir su monto de jubilación. Eso era solidaridad. Entonces se organizaban de tal forma, ya este año van a ir tres viejos jubilados por lo tanto todos los cabros del Sindicato, los más jóvenes, los menores de 50 años todos tienen que poner turnos para estos viejos para que se vayan a jubilar.

99. Y actualmente ¿considera que ha cambiado esa realidad?

100. Por supuesto, hoy día el... ha llegado mucho trabajador joven, porque tuvimos el retiro del 99 al 2000, hasta el 2002, se fueron muchos trabajadores viejos del sector, antiguos, no viejos, antiguos. Y ahora en ese proceso de las presiones nuestras se fue otro resto, quedaron muy pocos, yo era uno de los más viejos del puerto. Entonces... además perdimos una condición que nos hacía súper especiales, nosotros teníamos una nombrada que era de cuerpo presente. Teníamos un salón en un sindicato grande en donde llegaban todos los trabajadores y ahí se nombraba, "turno tanto, barco tanto, bodega tanto" Y empezaban a nombrar y el que decía presente iba y el que no se iba para afuera no más. Eso, nos pide además educación política y educación sindical, porque teníamos a todos los viejos sentados en una sala mientras llegaban los pedidos de las empresas, el presidente, el secretario, el tesorero o el que fuera, casi siempre era el presidente, se paraba adelante y les empezaba a indicar "cabros esto es lo que se viene, mira huevón, nosotros tenemos que luchar por esto, tenemos que ir por la libre elección previsional, yo soy caja antigua pero yo voy a luchar hasta el final para que esta huevada de la AFP se cambie, no puede ser que un huevón que trabaja lo mismo que yo gane de jubilación una cuarta parte de lo que yo voy a ganar". Entonces te permitía... te permitía ese dialogo permanente con los viejos, aparte que nosotros trabajábamos como todos los demás, pero ahí en ese momento era donde educábamos políticamente a los trabajadores. Y esa condición en un momento la perdimos por el mismo training de trabajo, se nos calló el Sindicato en el 2010 el techo, entonces no teníamos donde juntarnos, y empezamos a hacer las nombradas a llamar a los viejos por teléfono, o mandarles correos, y esa huevada como que generó un poco, esa condición, y la gente nueva que llegó no alcanzó a empaparse de... de la historia en el fondo del Sindicato, el que los únicos 4 mártires que hubieron en el 73, el 22 de septiembre del 73 mataron a 4 trabajadores portuarios en el país, dirigentes portuarios, dirigentes sindicales, de dónde eran, de San Antonio, de qué sindicato, de Sindicato de Estibadores, por lo tanto el Sindicato de Estibadores era la punta de lanza de cualquier lucha que se diera en San Antonio.

101. Y eso se ha perdido

102. Se ha perdido. Los viejos tenían por conciencia "no huevón, el Sindicato de Estibadores tiene que estar de los primeros, además somos nosotros los dueños de la historia" Esa huevada se perdió, además era un sindicato nepotista, las huevadas pasaban de padre a hijo, de sobrino, pero tú tenías que llegar recomendado por algún socio, osino no podías entrar al Sindicato.

103. Y actualmente eso ya no es así...

104. Y eso yo lo cambié porque era criticado, no me di cuenta por qué los viejos lo hacían, y ahora...
- 105. Al final es como una tradición.**
106. La defensa de lo que es tuyo. Entonces los viejos, muchos de los viejos nuestros, nuestros abuelos llegaron a construir el puerto en San Antoni, y después se quedaron trabajando en el puerto, por lo tanto tenían un sentido de pertenencia que hoy día se perdió. Siempre decía "nosotros somos los dueños del puerto, si esta gente lo viene a arrendar", hoy día esta gente que vino a arrendar nos echó del puerto.
- 107. En relación ahora a las relaciones externas que ustedes mantienen como Federación, por ejemplo, ¿generaron algún tipo de alianza con otras federaciones, otros sindicatos portuarios en el último conflicto?**
108. O sea nosotros fimos parte cierto, de la creación la Unión Portuaria de Chile, lo que nos vinculó cierto, con el resto de los... de los puertos, además por ser parte de la [ininteligible: min 44:10] de la Confederación, manteníamos vínculos con el resto de los sindicatos tradicionales de los puertos del país: Huasco, Chañaral, San Vicente, distintos puertos que tenían, mira, los portuarios aunque tú no lo creas, hay sindicatos de estibadores en Los andes, teníamos vínculos con el Sindicato de Estibadores de Los Andes, que son los que reciben... los que revisan los camiones que asan por la frontera y llegan a Los Andes, y ahí se les revisa los camiones.
- 109. Aduanas se llaman.**
110. Que trabajan en la aduana, sí. Que también fue privatizada cierto hoy día, porque hoy día la aduana de Los Andes es privada.
- 111. También están concesionadas.**
112. Si pues, están concesionadas. Entonces... y los viejos entran en un mismo proceso, de mitigación y toda una cuestión que [ininteligible: min 45:03] a los trabajadores portuarios, pero pertenecen a Congemar, son parte de la Congemar. Entonces esos eran como los vínculos que teníamos.
- 113. Y con los otros puertos, lo que me comentabas de que tenían un acuerdo de que si paralizaba un puerto todos...**
114. Bueno, ese acuerdo de la Unión Portuaria...
- 115. Ese acuerdo se mantiene...**
116. Ese acuerdo se mantuvo, los que más lo... lo respetamos fuimos la Fetranpec. Nosotros nos paramos por todo el mundo siempre. Teníamos mucho vínculo con los estudiantes, un vínculo que no era así como... así como formal, pero cada vez que los pingüinos salieron a la calle nosotros paralizamos.
- 117. En apoyo.**
118. En apoyo.
- 119. Y ustedes cuando estuvieron paralizados ¿recibieron apoyo, algún tipo de apoyo de estudiantes u otras organizaciones?**
120. La verdad es que, que nosotros nunca recibimos apoyo de nadie cuando nos paralizamos. ¿Ya? Particulares, apoyo de la comunidad, de la Iglesia en algún momento, de una paralización grande en el 2010... Pero apoyos formales de otras organizaciones incluso de nuestros pares en el mismo puerto, más de una vez nos dejaron solos como Federación luchando.
- 121. Y su relación con la CUT por ejemplo.**
122. Bueno yo fui dirigente de la CUT en algún momento. Pero me di cuenta de que la CUT respondía, y responde literalmente cierto, a la Concertación, y a las políticas que hoy día aplica la Concertación y la Nueva Mayoría. Ni siquiera responde a los partidos de izquierda, sino que responde directamente a la concertación en sí. Por lo tanto hoy día el responder a la Concertación implica no avanzar.
- 123. Claro.**
124. Y bueno, ha quedado demostrado, que la historia lo demuestra, que no hemos avanzado absolutamente en nada los trabajadores.
- 125. ¿La CUT los apoyó en algún momento en sus paralizaciones?**
126. La CUT nunca, nunca apoyó a los trabajadores portuarios, nunca.

127. Ni formalmente, ni de ninguna manera...

128. Nunca.

129. ¿Su Sindicato contó con algún tipo de asesoría en el último conflicto?

130. [] Tuvimos la...una asesoría legal pero de un particular. Un abogado que en el fondo se encargaron, dos abogados que trabajan en San Antonio, jóvenes, que se encargaron de sacar a los muchachos cuando se los llevaron presos, que fue una gran ayuda en todo caso porque nosotros no teníamos los medios para generar esa instancia, y esos abogados en forma solidaria, sin cobrar absolutamente nada, se hicieron parte de este...

131. ¿Y mantienen ustedes algún tipo de juicio legal, en tribunales, en base a los conflictos que han tenido?

132. O sea hoy día tenemos un juicio cierto, por la práctica anti sindical, en donde también abogados con buena voluntad, tenemos entendido los mejores abogados de Chile hoy día, nos están representando. Todos profesores de la...

133. ¿Universidades?

134. Si, parece que son de la Diego Portales. De la Facultad de Derecho.

135. Pasando a otro tema que ya hemos comentado pero que si lo puedes profundizar un poco. ¿Cuál ha sido el rol del Estado durante los últimos conflictos con los portuarios? Ha sido intransigente, ha apoyado el diálogo...

136. Mira... el Estado siempre ha sido una especie de colchón en los conflictos portuarios. El Estado ha asumido responsabilidades que tienen que ver directamente con el empresariado, cosas que, deudas que el empresariado tenía con los trabajadores, el Estado se ha hecho cargo y las ha pagado. Entonces lo que hace el Estado, lo que ha hecho el Estado cierto, ha sido...

137. Subsidiario.

138. Ser un mitigador en relación a los conflictos, o sea siempre se trata de bajar, los conflictos empiezan con la empresa y terminan negociándose con el Estado. Siempre por lo menos yo todos los conflictos grandes en los que he participado, todos empiezan con la empresa y se termina negociando con el Estado, con el Gobierno de turno. Entonces el Estado lo único que hace es cierto... tratar de poner un frontón con relación, a la relación trabajadores... empresa.

139. Y en este sentido, cuál debería, según tu opinión personal, ser el rol que juegue el Estado en estos conflictos.

140. El Estado cierto, debiese aplicar nada más que las leyes. El Estado debiera aplicarle cierto, a las empresas portuarias los contratos de concesión. En los contratos de concesión son súper claros, dicen que las empresas no pueden tener prácticas antisindicales con los trabajadores porque osino pierden su concesión. Las empresas no pueden tener más de tres multas por falta a la Ley Laboral, porque osino pierden su patente. En este país, hay empresas que han tenido 4 o 5 multas durante el año, durante el año, y no se les aplica absolutamente para nada la Ley, claro que hoy día nos podemos dar cuenta de por qué es pues... la familia Matte, la numero uno en poner lucas en las campañas políticas en este país. Los Luksic, los Angelini, la misma cosa, los Von Appen... Entonces nos podemos dar cuenta por qué las empresas portuarias tiene condiciones que son distintas al resto de las empresas. Fíjate que la empresa nacional, yo digo está secuestrada por la empresa... por la empresas portuarias. La economía de este país está basada en los puertos, yo digo que la economía de este país está en los hombros de los trabajadores portuarios, la gente del cobre se cree súper especial, los mineros se creen súper especiales, yo les digo "produzcan cobre huevón, ¿y si nosotros no lo embarcamos?" ¿qué tienen que hacer con el cobre? De hecho en enero del 2014 habían fundiciones que nos pedían por favor que levantáramos el paro porque se iban a tener que parar, porque ya no tenían donde almacenar más cobre, porque el cobre no estaba saliendo del país. Entonces... pero ¿tú crees que los empresarios portuarios se preocupan de eso?, se preocupan de que las... los fruteros en el 2014 gritaban pero como chanchos "aplíquenles la Ley de Seguridad Interior del Estado, puta, fusilen a estos huevones que tienen el puerto parado, se nos están echando a perder los arándanos, que viene la corta de duraznos, que la uva y que la huevada", ¿tú crees que los empresarios portuarios se preocuparon? Habían 15.000 autos varados en el puerto de San Antonio, que no los podían sacar... y no sé cuántos flotando en los buques que estaban a la gira... y no le buscaban la solución al conflicto. Y es súper simple porque los puertos no pierden absolutamente nada, no pierden ni un peso en los conflictos, cuando dicen "perdimos", no, mentira, los que pierden son los usuarios, el que pierde es el Estado, pero los puertos en sí no pierden, porque la carga sigue en los buques, la carga sigue adentro del puerto, y son tan descarados...

141. ¿Siguen cobrando?

142. Que además le cobran cierto, al dueño de la carga por haber estado metida adentro del puerto. Si nosotros estamos 20 días parados, los huevones le cobran 20 días de estadía, de cada día tiene un aumento porque se pasó del tiempo. Y después empiezan a mover los buques, y movemos las mismas toneladas que teníamos proyectadas para el año, y superamos el año. Dicen que el 2014 o el 2013, y el 2013... estuvimos 4 meses de paralización. Juntando una paralización con otra, 4 meses estuvieron parados los puertos en Chile. Y San Antonio aumento de un millón de contenedores que movía el STI, a un millón trecientos mil contenedores ese año, con 4 meses de paralización. O sea ¿pierden pata?, ¿pierden plata los empresarios portuarios?, no pierden, los que pierden son los usuarios, el que perdió es el pequeño...

143. Los productores...

144. El pequeño productor, ese huevón que produce 3 contenedores de arándanos, ése cagó, ese se murió, porque perdió toda su producción. Pero los grandes productores tampoco pierden, porque la hacen mermelada, no sé.

145. Y tú qué opinas de esta postura que tanto el Gobierno como la empresa de dejar que estos conflictos se alarguen y se vayan desgastando.

146. Mira han seguido, porque, los empresarios actúan siempre igual, siempre a través del tiempo, en el 1800, siempre han actuado igual, y en este país van a seguir actuando igual, hasta que no los matemos van a seguir actuando igual. [] Y siguen empleando las mismas tácticas, las mismas, no cambian absolutamente en nada, y eso es el desgaste, jugar al famoso desgaste. "Estos huevones no aguantan 5 días, vamos si no aguantan 10, no, si no aguantan 15", ya cuando se dan cuenta que aguantaron 20, recién se empiezan a preocupar un poco, y empiezan a presionar al Estado para que les busque la solución, al Estado para que converse, cosa que de no tener ningún compromiso con los trabajadores, no reconocen absolutamente ninguna deuda, no han pagado nada, nada. Ellos se echaron la plata de la media hora al bolsillo, y quien la pagó fue el Estado. El Estado tuvo que poner, no sé, noventa millones de dólares para pagar esa deuda. Entonces... lo que tú te logras dar cuenta es eso. De todas maneras son los dueños de este país, de todas maneras son los dueños de éste país. Entonces...

147. Además tienen la institucionalidad a su favor.

148. Además tienen las instituciones que trabajan para ellos. []

149. Finalmente, y siguiendo acá con el tema institucional. Situándonos en las nuevas reformas laborales, tú opinas que son favorables o desfavorables para los trabajadores.

150. Mira, hay 6 puntos en esa reforma que tienen que ver directamente con los trabajadores portuarios.

151. Ya.

152. ¿Ya?, son 6 puntos que vienen definitivamente a matar el movimiento portuario.

153. Entonces serian totalmente desfavorables.

154. O sea la reforma en sí es desfavorable. La reforma no es nada más que un barniz a lo que ya existe, y además viene cierto, a perpetuar el famoso Plan Laboral. Y eso no lo he dicho yo solamente, lo ha dicho gente... no sé, el otro día escuchaba a José Luis Ugarte, Doctor en... en cuánto se llama, en Derecho, que estaba exponiendo a la Comisión de Trabajo, en donde se retiraron casi todos los diputados, quedaron unos poquitos, y él explicaba perfectamente o que era la reforma en sí, o sea una reforma laboral que viene a perpetuar aquello que no existe en ningún país. Ni en EEUU existe una Ley Laboral como la que tenemos nosotros, tan restrictiva, tan... con tan pocos derechos para los trabajadores. Por lo tanto los trabajadores portuarios deberían oponerse pero con todas las fuerzas a la reforma.

155. Y cuáles son estos puntos que...

156. Tienen que ver por ejemplo con esa huelga no violenta, dónde empieza lo violento cuando la huelga en sí es violenta, el paralizar ya es violento, tú paras el área productiva y eso es violento. Nosotros no tenemos una huelga legal, que también está estipulada en uno de esos dos puntos, o sea inmediatamente se nos aplica, se les va a aplicar a los trabajadores, la...Ley de Seguridad Interior del Estado. El punto tres, los dirigentes pasan a ser los responsables de cualquier acto vandálico que suceda durante la famosa huelga, entonces... ¿quién te dice cierto, que un piedrazo a una micro salga necesariamente de los trabajadores?, que quemen un camión sea necesariamente...

157. Y todo el peso recae sobre los dirigentes.

158. Todo el peso va a recaer sobre los dirigentes. Los dirigentes que son contratados van a perder inmediatamente el fuero, del momento en que se tomen una puerta los trabajadores. Son como las medidas más draconianas que están en esta reforma son para los trabajadores portuarios. En el fondo, lo que estas 6 medidas, lo que quieren impedir es la

paralización, definitivamente el hecho de que los trabajadores se puedan paralizar, va a estar impedida de una u otra forma si uno de estos 6 puntos ingresan en la reforma, cagaron los trabajadores portuarios.

159. Claro, son todas las medidas represivas.

160. Exacto, exacto...

161. Y considerando que estas son las reglas del juego en el ámbito sindical del trabajador, ¿Considera que los trabajadores deben respetarla?

162. No... yo de todas maneras llamo a los trabajadores, o sea si yo pudiera hacerlo, yo llamaría a los trabajadores cierto, a una movilización constante, dentro de la ilegalidad en que hemos participad siempre. No podemos respetar cierto, reglas que se nos fueron impuestas, primero en dictadura, que hoy dpi quieren ser... rematadas o disfrazadas de democráticas, porque hoy día lo que se intenta hacer con esta reforma, es disfrazar cierto... el plan laboral de democrático. Eso es lo que se intenta hacer, nada más. Si esta reforma dicen "es una paso", no... si aquí ya han pasado 30 años y ya debiéramos haber dado 30 pasos. En el fondo eso es lo que quieren, el 30 años más tener a los trabajadores presos, con... con un código laboral que es antidemocrático.

163. Claro. Considerando que estos conflictos se dan generalmente entre trabajadores y el empleador, empresario más que nada, ¿usted considera que es posible entender estos conflictos como intereses, conflictos de clases sociales?

164. De todas maneras, de todas maneras. Hoy día que... haber, hoy día ha intentado metérsele en la cabeza al trabajador portuario, porque nosotros económicamente hemos como llegado a un nivel que está por sobre el obrero en los distintos puertos, o en las zonas portuarias. Tal vez no es Valparaíso que es una ciudad grande, pero en el resto de los puertos si tú te das cuenta, si tú revisas cierto, los informes del INE o... con respecto a cesantía, las ciudades puertos son las que tienen las más altas tasas de cesantía en el país. Pero al trabajador portuario se le ha intentado meter en su ADN que es un trabajador de clase media, porque claro, hemos logrado cierto, por a medida de la presión, por la medida de la fuerza, hemos logrado levantar el nivel de... de sueldo de los trabajadores, que por lo menos mientras yo estuve en la Federación, nuestra Federación tenía un promedio de ingreso de \$900.000 en que menos ganaba, entonces claro dicen \$900.000 con relación al resto de los trabajadores de este país, un profesor que gana no sé pues, 450 lucas, 300 lucas, 400 lucas, o sea ganas más que un profesor que el cabro fue 5 años a la Universidad, y bueno, y mucho más que ustedes pues huevón. Entonces... le ha hecho creer al trabajador portuario, cambió la bicicleta por un auto pues huevón, hoy día no tienen donde estacionar autos los viejos allá abajo... claro porque han tenido bonos de 15 millones, han tenido bonos de 7 millones, han tenido, se han comprado auto pues huevón.

165. Han subido su nivel socioeconómico.

166. En cierta forma. Pero también se ha ido precarizando el trabajo, porque convirtió el trabajador, cambió s nivel. Nosotros, yo me iba a pata todos los días a la pega, he subsistido 7 meses sin trabajar porque aprendí a hacerlo cuando era... joven trabajador portuario, ganábamos una cagada y teníamos que vivir con eso. Entonces... hoy día el trabajador tiene otras necesidades, que también un poco huevón, encuentro que a lo mejor van a ser favorables en el tiempo. Hoy día el trabajador como te decía, tiene otras necesidades, logramos meter en la cabeza cierto, que los hijos nuestros tenían que ir a la universidad, que había que romper ese círculo de ser trabajador portuario, aunque mi hijo dice "amí me gustaría ser trabajador portuario con lo que ustedes ganan hoy día". [] Hicimos entender al trabajador que hoy día nosotros no somos capaces de superarnos, pero que el trabajador joven tiene que superarse, tiene que estar mejor preparado intelectualmente. Como te decía que los hijos tiene que romper la barrera esa de... de... tal vez no romper la barrera de la pobreza pero si de la intelectualidad, tienen que ser trabajador ojalá, podamos no es cierto, ojalá los cabros nuestros puedan venir a ayudarnos a nosotros, aquellos que estudien derecho, el que estudie historia, venga a tratad de ayudar un poco a mejorar el tema sindical... pero las clases sociales hoy día en este país están más marcadas que nunca... existen 2. El otro de la clase media es un engaño nomás pues. Hoy día existen los ricos, existimos los pobres y no hay más. Aquel trabajador que aquí piensan que está en un nivel porque tiene un auto, pero también tiene un nivel de endeudamiento tremendo pues, o sea hoy día los trabajadores, nosotros, y no tengo tarjetas, no tengo tarjetas de casa comerciales, porque soy un NN comercialmente, nunca he tenido créditos, no puedo acceder a créditos porque soy un trabajador eventual. Nunca pude acceder a créditos. En la universidad no me entendían a mí como yo trabajaba, le costó mucho estudiar.

167. Postular a los beneficios...

168. Claro, nunca consiguió ningún beneficio. Entonces, pero hoy día no pues. Las empresas se dieron cuenta que existían, hasta que descubrieron que existían. El primero que apareció fue el Banco del Desarrollo, y le dio un crédito, una tarjeta a los trabajadores con crédito, 150 lucas, que los viejos a reventaron y se dieron cuenta que si las pagaban

subían a 300, y se empezaron a meter con el Banco de Desarrollo. Y de ahí las otras empresas dijeron “oye no pues huevón, si estos trabajadores ganan más plata que...”, entonces les empezaron a dar crédito a los trabajadores del puerto. Todas las casas comerciales les empezaron a dar crédito a los trabajadores del puerto. Sin tener un contrato de por medio que te asegura que ibas a seguir trabajando en el tiempo, que es lo que las casas comerciales exigen. Por lo tanto hoy día el nivel de endeudamiento de los trabajadores portuarios es altísimo, porque los niveles de crédito que les dieron fueron muy altos, porque les pedían “ya a ver, tráeme la liqui..., la... esta cuestión que entrega... la AFP, de las imposiciones pues, tráeme las imposiciones, ese viejo no sé, huincherito gana un millón trecientos el promedio que tiene en el año, por lo tanto un crédito por un millón trecientos era altísimo, y los viejos se empezaron a encalillar y hoy día están todos encalillados, todos encalillados. Entonces claro, ganan 900 lucas, pero para pagar las tarjetas pues. Así que...

169. Finalmente, una pregunta más personal. ¿Qué sería para ti hoy la clase trabajadora en Chile? En general.

170. Hoy día la clase trabajadora en Chile es un clase tremendamente oprimida. Dispersa, poco solidaria... con un movimiento sindical atomizado, con un individualismo atroz, atroz, que... son las herencias de la dictadura, o sea, el trabajo que hizo la dictadura en sus 18 años fue pero espectacular, porque hoy día cierto, vemos los resultados de ese trabajo, con trabajadores poco solidarios, lo vemos en los jóvenes trabajadores, que en lo único que piensan cierto, en el poder encalillarse, en poder comprarse el auto, en el poder comprarse las zapatillas, en el poder comprarse la pinta... hay trabajadores que no tienen ningún interés por educarse políticamente, en trabajadores que no quieren participar de los sindicatos, no es tanto el caso en el movimiento portuario que tiene una gran... sindicalización, casi todos los trabajadores del puerto son sindicalizados, son muy. Pocos los que no están sindicalizados, pero a nivel nacional son muy pocos los trabajadores sindicalizados, porque el sindicato no ofrece garantía, porque los sindicatos la mayoría son sindicatos empresa, lamentablemente tengo que decir en lo que he, en el andar, si eso se hace público cierto, voy a tener muchas más [ininteligible: min 1:07:15] que las que hoy día tengo, lo que no me interesa, los grandes responsables de esta situación han sido las dirigencias sindicales, las dirigencias políticas, todos los corruptos, todos vendidos, todos comprados, todos comprables, todos tienen un precio, y eso lo hace cierto, lo ha creado, por ejemplo yo lo veo en, lo creo la pobreza, porque nosotros fuimos trabajadores muy pobres, fuimos tremendamente explotados, cuando existían muchas empresas en el puerto, empresas chicas que te pagaban una miseria, que te robaban las imposiciones, que te robaban las imposiciones, que se llevaban los sueldos, que se venían a hacer un buque y se iban y no te pagaban y desaparecía la empresa y no tenían quien cobrarle. Entones éramos trabajadores pobres, explotados... ese mismo trabajador se hizo dirigente y le ofrecieron unas lucas y vio la posibilidad de...aquí me las arreglo y me salvo...entonces y eso paso a través del tiempo y sigue pasando, y sigue pasando con trabajadores que... y eso lo crea lo individualismo o sé qué me voy a preocupar del resto. Entonces aquellos dirigentes que han tenido principios, convicciones, son los dirigentes que son desplazados, que son atacados, que son desvinculados de las empresas, somos los dirigentes que estamos en lista negra hoy día, que no pueden entrar a ningún puerto... Jorge Bustos en Valparaíso y [ininteligible: min 1:08:46], en San Antonio 15 dirigentes de la Fetranpec, en Arica Rosende, en... en Iquique está... marginada cuánto se llama Nelson... [ininteligible: min 1:09:05]...si empiezo a contar en todos los puertos hay gente marginada...

171. O sea se repite en todos los puertos.

172. Si... entonces hoy día aquella gente que tiene principios, aquella gente que... que podría luchar, que podría venir a cambiar a lo mejor esta situación... algunos no se atreven porque saben que van a ser marginados, que... y el problema es que, tu cierto, como dirigente apelas a la solidaridad de los compañeros, si a las finales tu los representaste a ellos, y terminas en qué, en que te quedaste solo, todo el mundo te dio vuelta la espalda.

173. ¿Estás con las manos atadas?

174. Te convertiste en un... en una persona no grata para la empresa por lo tanto el acercarte ya es un peligro. No te puedes acercar al dirigente que está marginado. Y por eso digo, es por fuerza, si nosotros llegamos a tener lo que tuvimos fue por fuerza, nada más [ininteligible: min 1:10:02].

175. Finalmente, ¿tienen alguna proyección como trabajadores portuarios de seguir movilizados?

176. O sea de hechos los trabajadores portuarios están movilizados, ahora es lo que te decía antes, yo no veo en lo personal, insisto, ojalá que me equivoque, pero no veo un movimiento como... del que existía hasta enero del 2014, no veo esa...

177. Ha sido desarticulado...

178. Está totalmente desarticulado, además hay una lucha de poder tremenda entre los del norte y los del centro, entonces... es como decía por allá un dirigente “quedó un sillón vacío, chucha lo ocupa a la mala”

179. Claro.

180. En esa lucha están.
- 181. Lucha de poderes.**
182. Claro.
- 183. Ya, hasta aquí vamos a dejar la entrevista. Muchas gracias.**