

ALDO YÁVAR MEZA

EL GREMIO DE JORNALEROS  
Y LANCHEROS DE VALPARAISO, 1837-1859.  
ETAPA DE FORMACION

---

INTRODUCCIÓN

La historiografía tanto nacional como extranjera, que se ha preocupado del estudio de las organizaciones de trabajadores en nuestro país, coincide en situar las primeras manifestaciones de este tipo de asociaciones hacia mediados del s. XIX. En 1847 se organizó en Santiago una Sociedad de Artesanos que, si bien no tuvo mayor trascendencia, inició la inquietud por parte de ciertos núcleos de trabajadores, tipógrafos y algunos artesanos, por darse un tipo de organización que les permitiera enfrentar los problemas que los afectaban: surgen las primeras mutuales.<sup>1</sup>

Hacia el año 1879 existían en el país alrededor de 60 sociedades de esta clase y muchas de ellas, aproximadamente unas 40, poseían personalidad jurídica. Todas ellas, de acuerdo a lo que señala Hernán Ramírez Necochea, eran de carácter mutualista:

“... Respondían al anhelo de encontrar en el propio esfuerzo de los trabajadores una solución a los problemas económico-sociales que sobre ellos recaían; mediante la práctica del ahorro, el socorro mutuo y el cooperativismo, los trabajadores procuraban ponerse a cubierto —ellos y sus familias— de los peligros que con mayor frecuencia los amenazaban: cesantía, enfermedad, invalidez y muerte”.<sup>2</sup>

Su importancia y significación estriban en el hecho de que se considera a estas mutuales como el antecedente primero, es decir, como el origen del movimiento obrero organizado en Chile. Jorge Barria opi-

---

<sup>1</sup> Hernán Ramírez Necochea, *Historia del movimiento obrero en Chile*, Santiago, 1956, 166.

<sup>2</sup> *Ibid.*, 167.

na al respecto que, pese a que desempeñaron un papel pasivo en la lucha social, son el punto de partida desde donde surgió posteriormente el sindicalismo, "... como organismo clasista y dinámico...".<sup>3</sup>

A pesar de que la historiografía relativa al tema considera a las mutuales como el hito que inicia la evolución del movimiento obrero organizado chileno, nos parece que el problema acerca de sus orígenes no está resuelto del todo. Esto obedece a que junto a la supuesta primera modalidad de organización de trabajadores aparece, de manera simultánea e incluso con anterioridad, otra forma sobre la cual no existen mayores datos, salvo referencias muy generales y poco precisas que anotan muy al pasar algunos autores y que en la mayoría de los casos resultan contradictorias.

Antes de la Guerra del Pacífico, señala Ramírez Necochea refiriéndose a estas asociaciones, existían en los puertos "gremios oficiales" que organizaron a los trabajadores portuarios, quienes incluso "... solían ser poseedores de sus instrumentos de trabajo...".<sup>4</sup>

A pesar de registrar este hecho, no aporta mayores datos sobre su existencia. Al parecer, el carácter "oficial" de estos gremios lo llevó a descartar su posible importancia y su relación con el problema de la gestación de las formas de organización primera de trabajadores.

Por su parte, Julio Heise se refiere a estos gremios de trabajadores portuarios a propósito de su supresión por parte del gobierno el año 1890. Según este autor, la medida se debió al predominio de un sentido individualista en la política de la época y que, entre otras de sus manifestaciones, suprimió los "gremios de jornaleros y estibadores" que existían en los puertos de la república desde el año 1846.<sup>5</sup>

A estos gremios se los consideró como una manifestación de un género de organización de origen colonial, lo que al parecer indujo a

---

<sup>3</sup> Jorge Barria S., *El Movimiento Obrero en Chile, síntesis histórico-social*, Santiago, 1971, 26. Sobre las Mutuales, su papel e importancia en el período de gestación del movimiento obrero organizado en Chile ver: Ramírez Necochea, op. cit., 166-177.

Peter DeShazo, *Urban Workers and Labor Unions in Chile 1902-1927*, Madison-Wisconsin, 1983, 88 a 102.

Ximena Cruzat y Eduardo Devés, *El Movimiento Mancomunal en el Norte Salitrero 1901-1907*, Mimeógrafo, CLACSO, 1981.

Eduardo Cavieres, *Grupos intermedios e integración social: La sociedad de artesanos de Valparaíso a comienzos del siglo XX*. En Cuadernos de Historia N° 6. Santiago, 1986.

<sup>4</sup> Ramírez Necochea, op. cit., 72.

<sup>5</sup> Julio Heise G., *Historia de Chile. El Período Parlamentario 1861-1925*, Tomo I, Santiago, 1974.

la historiografía a desvincularlos de una problemática propia de la época republicana y, por tanto, sin mayor relación con las nuevas formas de organización de trabajadores que surgieron a través del s. XIX.

Hacia la década de 1870 los gremios portuarios y marítimos chilenos, según los autores de un estudio relativo al tema, de acuerdo a sus objetivos y carácter, "...evidenciaban en un período tan tardío la persistencia de entidades de claro sello colonial..." ya que a la fecha estos gremios

"...mantenían en lo sustantivo su formulación original datada de fines del s. XVI, expresión de la trasposición de instituciones castellanas al Reino de Chile impulsadas por los Cabildos".<sup>6</sup>

Pero es el caso que, de acuerdo a la opinión de Diego Barros Arana, los gremios en Chile durante el período colonial no lograron un mayor desarrollo y, por tanto, no tuvieron importancia. Si bien existían los "gremios industriales" ante la ley, como en todos los dominios españoles, y nadie podía ejercer un oficio sin haber dado ciertas pruebas de competencia y obtenido el permiso de la autoridad, en Chile el sistema "...se había ejercido con mucha más laxitud..." que en cualquier otra colonia americana.<sup>7</sup>

En España el origen del movimiento gremial se encuentra en la Baja Edad Media, pero su apogeo corresponde más bien a los s. XVI y XVII. En el s. XVIII, aunque se crean algunas de estas asociaciones, "...el gremialismo aparece fosificado, presto a la desintegración...". A esta situación de decadencia en que se encontraban los gremios en España se sumó el reformismo que imperó en la política española en la segunda mitad del s. XVIII y que, impulsada especialmente por Campomanes, uno de los más enconados enemigos de estas organizaciones, introdujo diversas limitaciones en su aplicación, que, si bien no lograron su desaparición, contribuyeron a debilitarlos aún más.<sup>8</sup>

Estas instituciones, ligadas al desarrollo e importancia que adquirieron las ciudades en Europa, no tuvieron en Chile mayor repercusión

<sup>6</sup> Carlos Parker A., Sergio Valenzuela N. y Germán Avalos, *Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos*. Memoria, Valparaíso, 1985, 12.

<sup>7</sup> Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*. Tomo VII, Santiago, 1933, 409.

<sup>8</sup> Jaime Vicens Vives, *Historia de España y América social y económica*. Tomo IV, Barcelona, 1979, 95 y 96.

ni lograron mayor trascendencia, pues no se produjo en el período colonial una concentración de población urbana de cierta significación.

Para Daniel Martner este último factor, la falta de una mayor concentración de población en el Chile colonial, hizo imposible que prosperaran estas actividades o asociaciones, salvo en pequeños y muy contados grupos de artesanos. Más bien lo que se dio, en su opinión, fue el deseo de fundar gremios industriales como una manera de imitar la legislación, organización y costumbres de trabajo de la España de la Edad Media y principios de la edad siguiente.<sup>9</sup>

La existencia de estos gremios de trabajadores portuarios en el período republicano, y el hecho de que no contaran con antecedentes anteriores durante el período colonial, motivó nuestro interés por su estudio. Los datos dispersos y confusos que nos proporcionó la historiografía dificultaron nuestra primera aproximación al tema y la posibilidad de definirlo con cierta precisión.

Recurrimos, en una primera instancia, a fuentes impresas que nos pudieran proporcionar mayores datos. Revisamos los Boletines de Leyes, Decretos y Reglamentos entre los años 1820 y 1880, a partir de los cuales logramos estructurar el tema sobre la base de los diferentes reglamentos y ordenanzas dictados en relación a estos gremios. Esto nos permitió individualizar nuestro objeto de estudio: el Gremio de Jornaleros y Lancheros de Valparaíso. Este fue la primera de las asociaciones organizadas por el Estado el año 1837.

En un segundo momento de la definición y delimitación del tema distinguimos una primera etapa en la evolución de este gremio; etapa en la que, según estimamos, adquirió sus rasgos fundamentales, y que comprende el período que va desde su instauración hasta 1859, año en que el Estado resolvió disolverlo, junto con ordenar su reorganización.

Nuestro trabajo, de carácter monográfico, pretende cubrir esta primera etapa de la evolución de dicho gremio mediante una descripción de su organización y funcionamiento. Esto permite comprobar que la intervención del Estado en el gremio se debió fundamentalmente a la necesidad de garantizar el normal desenvolvimiento de una actividad económica que le era prioritaria.

Tras lograr este objetivo primero, la intervención estatal generó un proceso que permitió fijar y especializar esa mano de obra de acuerdo a las exigencias que impuso el sistema. Pero junto a lo anterior, y ajeno al interés del Estado, el proceso se constituyó en una primera experiencia de organización para este sector de trabajadores.

<sup>9</sup> Daniel Martner, *Historia de Chile. Historia Económica*. Santiago, 1929, 63.



El mayor inconveniente que enfrentamos en la realización de nuestra investigación lo representó la carencia de fuentes documentales directas relativas al gremio. Estas, al parecer, y lamentablemente, ya no existen. Pero el hecho de que el gremio dependiera directamente del control del Estado en todo lo relacionado a su administración nos remitió a las instancias administrativas, y a sus archivos, en la búsqueda de una documentación que nos permitiera contar con este género de fuentes.

El más importante resultó ser el Fondo del Ministerio de Hacienda del Archivo Nacional de Santiago, especialmente los volúmenes de Intendencia de Valparaíso, en los que se encuentran consignadas todas las materias relacionadas con el gobierno de la provincia en lo concerniente a la administración fiscal. La revisión de estos volúmenes a partir del año 1817 hasta 1860 nos permitió reunir una valiosa información sobre el gremio.

También revisamos, en el Fondo del Ministerio del Interior, los volúmenes que reúnen la documentación relativa al gobierno de Valparaíso, en una primera parte, y que posteriormente toman el nombre de Intendencia de Valparaíso. Este Fondo contiene, además, algunos volúmenes de Beneficencia Pública de Valparaíso, que nos fueron también muy útiles. Finalmente trabajamos en el Archivo Nacional con el Fondo Gobernación de Valparaíso, 1818-1842, y que a partir de este último año toma el nombre de Intendencia de Valparaíso. De este último Fondo consideramos la revisión de los volúmenes que reúnen la documentación de Aduana y Resguardo, actas de la Municipalidad de Valparaíso y Tesorería Departamental.

Otra fuente que nos proporcionó una importante información sobre el gremio fue la prensa. "El Mercurio", de Valparaíso, que consultamos desde el año 1827, por su continuidad —cubre todo el período— fue el más significativo.

Las memorias ministeriales, las de Hacienda especialmente, los anuarios estadísticos y otros impresos del período completaron nuestra información.

Los resultados de nuestra investigación los ordenamos de acuerdo a una estructura que comprende cinco capítulos. Los tres primeros están dedicados a caracterizar el contexto en que estuvo inserto el gremio, lo que permite comprender su creación y posterior evolución.

Este contexto histórico es analizado a partir de dos factores: estabilidad política y crecimiento económico.

Consideramos que a partir de los logros alcanzados en estas materias es posible aprehender la realidad del país a partir de 1830.

El capítulo IV está dedicado a lo que comprende lo medular de nuestra investigación: la organización y funcionamiento del Gremio de Jornaleros y Lancheros de Valparaíso entre los años 1837 y 1859. El análisis de esta evolución ha sido enfrentado desde una doble perspectiva. La primera, de naturaleza jurídico-institucional, la acción normativa del Estado; y la segunda, de naturaleza fáctica, la aplicación del sistema.

Finalmente, el capítulo V describe la problemática que generó entre los trabajadores la aplicación del sistema de intervención del Estado en el gremio y las manifestaciones que ello produjo en sus integrantes.

## I. ESTABILIDAD POLÍTICA Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

La independencia de las colonias españolas en América terminó con la antigua unidad política y territorial, reemplazándola por un conjunto de naciones que emprendieron por separado la tarea de darse una organización política que les permitiera, junto con consolidar su emancipación, alcanzar las aspiraciones planteadas por la época y la coyuntura de la libertad.

Se trató de encontrar una fórmula que permitiera volcar los contenidos doctrinarios del movimiento emancipador en un marco jurídico que asegurara la independencia. Grave problema era crear un Estado nuevo, fundado en nuevos principios, sobre la base de situaciones sociales y políticas confusas e inestables que entorpecieron el proceso y prorrogaron las expectativas que estas nuevas naciones se habían forjado.<sup>10</sup>

La superación de este problema dependió de la posibilidad de dar con una organización política que se ajustara a las características que presentaba cada contexto. Esta búsqueda inició en casi toda Hispanoamérica un largo y doloroso período de anarquía, de cuartelazos, de sangrientas luchas intestinas y de caudillismo.<sup>11</sup>

Chile, en cambio, logró en corto plazo, alrededor de 20 años, adoptar una institucionalidad apropiada. Es decir, el país se organizó en razón de formas políticas y jurídicas que reflejaron o correspondieron

<sup>10</sup> José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *Pensamiento Político de la Emancipación*, Caracas, 1977, XXVII.

<sup>11</sup> Julio Heise González, *150 años de Evolución Institucional*. Santiago, 1978, 20.

al substrato económico-social existente y que le permitieron desenvolverse dentro de cauces ajustados a las precondiciones.<sup>12</sup>

El rasgo más significativo del proceso chileno, y que lo distinguió del de las demás naciones latinoamericanas, fue la fidelidad lograda entre la realidad socioeconómica del país y el marco institucional que se implantó.

Uno de los factores que gravitaron poderosamente en ello fue el de la naturaleza social del proceso. Este fue conducido, sin ningún contrapeso, por la aristocracia chilena:

"No había poder rival alguno que desafiara a la aristocracia rural, que monopolizaba la riqueza agrícola del país, formaba el ideal social al cual aspiraban los chilenos, producía dentro de sí los grupos intelectuales, mercantiles y profesionales, y dominaba el poder militar...".<sup>13</sup>

No obstante esta homogeneidad del grupo dirigente, no se logró de inmediato el consenso sobre el modelo por aplicar en el nuevo Estado; por el contrario, en el seno de este grupo surgieron dos tendencias: el liberalismo y el conservantismo. Estas tendencias se expresaron a partir de 1820 de manera poco coherente y carecieron de organización. Con el transcurso de la década y de los acontecimientos desarrollados en ella se definieron con mayor precisión sus postulados y llegaron a formar diferentes grupos políticos —más que partidos políticos— que se disputaron, desde posiciones cada vez más antagónicas e irreconciliables, la conducción del proceso de generación del Estado.

Hacia fines de la década de 1820 el problema de la organización política del país culminó en la guerra civil. Esta dio el triunfo al grupo conservador que encabezaba Diego Portales, la figura política más importante del momento y que había logrado aglutinar en torno a él al sector más tradicional de la aristocracia.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Aníbal Pinto Santa Cruz, *Chile, Un Caso de Desarrollo Frustrado*, Santiago, 1962, 20.

<sup>13</sup> John Lynch, *Las revoluciones hispanoamericanas 1804-1826*. Barcelona, 1980, 173. Los antecedentes históricos de la evolución de la aristocracia en Chile y su caracterización y rasgos significativos, en: Mario Góngora, *Encomenderos y Estancieros. Estudios acerca de la constitución social aristocrática de Chile después de la Conquista 1580-1660*, Santiago, 1970, 115-129.

<sup>14</sup> Simón Collier, *Ideas y Política de la Independencia Chilena 1808-1833*, Santiago, 1977, 276-277. El período 1810-1833 y su acontecer político en una interpretación que difiere de la tradicional, en Julio Heise González, *Años de Formación y Aprendizaje Políticos 1810-1833*, Santiago, 1978.

De esta forma Portales se dio a la tarea de consolidar este triunfo mediante una organización política que reflejara las aspiraciones e intereses de este sector de la sociedad chilena. Para ello comenzó por colocar en el gobierno al general José Joaquín Prieto, con quien se inició un vasto programa de gobierno cuyos objetivos primordiales fueron lograr, en breve plazo, la estabilidad del cuerpo social a través de una sólida base institucional.

Diversos factores facilitaron la labor de Portales, pero uno de los más importantes y decisivos fue el consenso y respaldo que obtuvo de la mayoría de la clase dirigente que, ansiosa de establecer el orden y la estabilidad en el país, se plegó entusiasta a la gestión desarrollada por el Ministro:

"La aristocracia terrateniente que tenía como centro a Santiago, encontró en Portales al hombre de voluntad resuelta que habría de realizar sus propósitos de dominación política. Ocho años de aprendizaje político y anarquía, que habían ido desde el ensayo de dictadura militar de O'Higgins hasta la República Federal, durante los cuales se habían quebrantado los resortes todos de la estructura social y de la disciplina militar y administrativa, provocaron vehementes aspiraciones de paz y orden, que el político santiaguino supo explotar y encauzar con preclaro talento de estadista".<sup>15</sup>

Este factor fue la clave del éxito del pragmatismo que introdujo Portales en su pensamiento y acción, y que permitió un sistema de gobierno fuerte y autoritario, el que encontró su expresión y validez jurídica en la Constitución de 1833.

El carácter autocrático del régimen que consagró la Constitución del 33 se manifestó en las facultades concedidas al Ejecutivo, quien designaba a los ministros, intendentes y gobernadores; tenía veto absoluto en la formación de las leyes y podía vetar por un año los proyectos de leyes aprobadas por el Congreso; en receso del Congreso estaba facultado para suspender, con acuerdo del Consejo de Estado —organismo que él designaba—, el imperio de la Constitución en un punto determinado del país, y tenía autorización para solicitar del Congreso facultades extraordinarias.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Ricardo Donoso, *Las Ideas Políticas en Chile*, Buenos Aires, 1975, 85.

<sup>16</sup> Julio César Jobet, *Ensayo Crítico del Desarrollo Económico-Social de Chile*, Santiago, 1955, 33 y 34.

La ley electoral dictada también el año 1833, la ley de régimen interior de 1844 y la ley de imprenta de 1846 consagraron de manera definitiva e incontrarrestable el poder del Presidente de la República.<sup>17</sup>

Las medidas que se adoptaron y que permitieron el control definitivo de la situación y la confirmación del régimen fueron drásticas y encaminadas a hacer desaparecer todo intento de oposición al gobierno.

Se consideró la eliminación de los grupos disidentes en el seno de las Fuerzas Armadas. Para neutralizar de manera definitiva este factor de poder en el país se creó la Guardia Cívica, con lo que se desautorizó toda posible manifestación de caudillismo al consolidarse un orden político que contó con fuertes bases fuera del Ejército.<sup>18</sup>

Se arrestó y exilió a liberales opositores al régimen. También, en su afán de establecer una autoridad indisputable, Portales neutralizó la intriga política de sus propios partidarios. Ilustra sobre este aspecto su actitud hacia el grupo o'higgginista, al que restó toda influencia, obstaculizando las tentativas de regreso del Libertador a Chile.<sup>19</sup>

El sistema instaurado funcionó con efectividad, y pudo sortear con relativa facilidad los problemas y contingencias tanto internas como externa que tuvo que enfrentar durante los primeros 20 años de su aplicación.

Unidad y consenso social y su interpretación a través de una institucionalidad confiable y efectiva resolvieron el problema de la organización política en Chile. El éxito de esta institucionalidad consagrada en la Constitución de 1833 radicó en el genio y capacidad de sus gestores, especialmente de Portales, quienes detectaron dónde residía el poder efectivo según la estructura económica, y lo racionalizaron políticamente.<sup>20</sup>

Lograda la estabilidad política, lo que definitivamente le dio prestigio y solidez al sistema fue el crecimiento económico sostenido que experimentó el país a partir de esta fecha.

El auge de la minería, especialmente con el comienzo de las explotaciones del mineral de Chañarcillo en 1832, inauguró el ciclo de

<sup>17</sup> Heise, *150 Años*, ob. cit., 56.

<sup>18</sup> Tulio Halperin Donghi, *Hispanoamérica después de la Independencia*, Buenos Aires, 1972, 35. La organización de las Guardias Cívicas, por Diego Portales, y su importancia en la consolidación del sistema político a partir de 1830, en Francisco Antonio Encina, *Diego Portales*, t. I, Santiago, 1964, 259 a 261.

<sup>19</sup> Collier, ob. cit., 307.

<sup>20</sup> Aníbal Pinto, *Desarrollo Económico y Relaciones Sociales*. En Chile Hoy, Santiago, 1971, 6.

expansión de la economía chilena; la producción de plata se multiplicó seis veces entre 1840 y 1855; la de cobre creció de unas seis mil 500 toneladas en los años 1841-1843 hasta alrededor de 50 mil toneladas en la década de 1860, llegando a representar el 40 por ciento del total de la producción anual.<sup>21</sup>

A esta producción tradicional de la minería nacional se sumó en la década de 1840 la explotación formal del carbón, el que comenzó a ser usado primeramente en el transporte marítimo y posteriormente en las fundiciones de cobre.<sup>22</sup>

Por otra parte, el crecimiento agropecuario se expresó en una exportación que, reducida al mercado peruano en la época colonial, se fue encauzando hacia mercados del Pacífico, California y Australia, y más tarde, en forma más regular a Gran Bretaña. La producción se quintuplicó en el período 1844-1860 y las exportaciones de trigo llegaron a alcanzar los 300 mil qm. en la década de 1850, lo que representó un aumento del ciento por ciento respecto de lo que se exportaba antes de la Independencia.<sup>23</sup>

Esta expansión del sector exportador se manifestó en un aumento de la riqueza, lo que, entre otros aspectos, convirtió al país en una excelente plaza comercial para la producción manufacturera europea. Esto hizo posible un sistema de intercambio cada vez más activo y conveniente, pues el factor retorno abarataba los costos por concepto de flete. Ello facilitó aún más las exportaciones de la producción nacional.<sup>24</sup>

A lo anterior se agregó el creciente aumento del mercado representado por el Pacífico, el que se convirtió en el espacio de expansión comercial del siglo. La navegación de este océano de manera intensiva y permanente estableció nuevas rutas de comunicaciones e intercambios, conectando nuevos mercados. En este nuevo ordenamiento comercial le cupo a Chile un lugar privilegiado como punto intermedio de la ruta entre los dos océanos a través del Cabo de Hornos.

La estabilidad política y el poder incontrarrestable de la autoridad le permitieron al gobierno aprovechar las coyunturas económicas favorables que se presentaron durante esta etapa para organizar el des-

<sup>21</sup> Pinto, *Chile, un caso*, ob. cit., 15.

<sup>22</sup> Jobet, ob. cit., 35.

<sup>23</sup> Pinto, *Chile, un caso*, ob. cit., 15 y 16.

<sup>24</sup> Luis Ortega, *Economic Policy and Growth in Chile from Independence to the War of the Pacific*. En *Latin America: Economic Imperialism and the State*, London, 1985, 150.

envolvimiento de la economía, creando condiciones que le hicieron posible expresarse con vigorosa energía.

Es más, la estabilidad política se entendió como la base necesaria y fundamental sobre la cual era posible lograr el progreso del país. El Ministro del Interior Joaquín Tocornal, en su memoria del año 1834, señalaba al respecto:

"La tranquilidad de que goza la República desde los movimientos de 1829 i 30, ha producido i sigue produciendo felices resultados. Se difunde el hábito del trabajo por todas las clases sociales, las empresas útiles suceden a las convulsiones políticas; el hábito del orden se fortifica; sus inestimables beneficios se sienten i aprecian; i el respeto a las autoridades constituidas ocupa el lugar de aquel desenfreno licencioso, que se equivocaba con la libertad, i que solo sirve para abrir su sepulcro".<sup>25</sup>

Se identificó el progreso económico con el orden, y ambos con un régimen de autoridad que era necesario preservar. Esta idea se manejó insistentemente en la documentación oficial y su efectividad estuvo unida a los logros económicos del período, como también al panorama de crisis y anarquía que mostraban las naciones vecinas. La tendencia a la conservación del orden y del sosiego interior dio consistencia a las instituciones, a diferencia de tantos otros pueblos que la buscaron con esfuerzos inmensos, demasíadas veces infructuosos. Los beneficios que ella derrama, terminaba diciendo el Ministro del Interior el año 1840, son demasiado sensibles para que la nación chilena quiera irreflexiblemente aventurarlos.<sup>26</sup>

En general se crearon condiciones que permitieron a los gobiernos decenales contar con un grado de autonomía y decisión casi absoluto, lo que favoreció su labor de organización administrativa. Manuel Rengifo, el Ministro de Hacienda del Presidente Prieto, pudo darse a la tarea de organizar la Hacienda Pública, tan desordenada hasta entonces, con efectividad y tranquilidad, pues formaba parte de un gobierno que "... tenía el poder suficiente para dirigir los destinos de la patria..." sin oposición alguna.<sup>27</sup>

Para llevar a cabo la organización de la economía en el país, Rengifo adoptó un plan de reformas que se ajustó, según sus propias expresiones, a dos principios, "... simples por su naturaleza pero que

<sup>25</sup> *Memoria del Ministerio del Interior 1834*, 73.

<sup>26</sup> *Ibid.* 1840, 110 y 111.

<sup>27</sup> Daniel Martner, *Historia de Chile-Historia Económica*, Santiago, 1929, 129.

exigían circunspección y tino para desenvolverlos gradualmente...”, a fin de no trastornar la constitución económica del Estado. Se trataba de remover las trabas perjudiciales a la industria en general y de acrecentar los ingresos del erario.<sup>28</sup>

Tras el logro de estos objetivos y de acuerdo a las características que ofrecía el país, se tomaron medidas que no necesariamente tuvieron una estricta sujeción a un concepto o idea rectora. Por el contrario, en ellas se entremezclaron disposiciones a favor de la libre concurrencia con otras de tendencia proteccionista de inspiración neomercantil.<sup>29</sup>

Se optó por fijar un sistema arancelario que permitiera recaudar ingresos para el erario público y que, a la vez, favoreciera las exportaciones. Ello hizo gravitar sobre la actividad comercial la acción del gobierno, de manera que las políticas adoptadas condujeran a la obtención de ingresos por concepto de gravámenes al sector comercial, especialmente en lo relativo a las importaciones. El sistema adoptado dejó entrever la adecuación que se hizo de las medidas a las condiciones que el sistema permitía, ya que tales derechos son característicos de sociedades dominadas por propietarios rurales que desvían los gravámenes sobre las propiedades hacia los consumidores.<sup>30</sup>

El sistema se organizó a partir de la imposición de derechos aduaneros diferenciados, de acuerdo a la clase de productos o mercaderías. El reglamento de importaciones dictado el 8 de enero de 1834 eliminó todo derecho de importación a los artículos destinados al desarrollo de la cultura intelectual; los derechos más bajos, de cinco por ciento, correspondían a artículos elaborados en oro y plata, diamantes y piedras preciosas; 10 por ciento pagaban las materias primas destinadas a la producción de diversas mercancías; el 15 por ciento recaía sobre artículos que no se fabricaban en el país; con 30 por ciento se gravó a aquellas mercaderías que se elaboraban en Chile y también a los objetos considerados de lujo o superfluos; y 35 por ciento se aplicó a diferentes artículos similares a los anteriores.<sup>31</sup>

Además se establecieron derechos específicos sobre mercaderías que constituían unidades distinguibles, como seis reales por libra de cigarrillo o dos pesos por docena de botellas de vino. En cuanto a la

<sup>28</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1834*, 242 y 243.

<sup>29</sup> Sergio Villalobos y Rafael Sagredo, *El Proteccionismo Económico en Chile. Siglo XIX*, Santiago, 1987, 35.

<sup>30</sup> Lynch, *ob. cit.*, 170.

<sup>31</sup> Villalobos y Sagredo, *ob. cit.*, 36 y 37. También Martner, *ob. cit.*, 135 y 136.



harina y el trigo, quedaron sometidos a un sistema de derecho en razón inversa al precio que alcanzasen iguales productos chilenos.<sup>32</sup>

Si bien la tendencia que se muestra a través del período es la de mantener un sistema de aranceles altos en las importaciones, lo que deja de manifiesto un apogeo al proteccionismo y al ideario neomercantilista, es también evidente que las medidas adoptadas muestran un criterio ecléctico encaminado a resolver el problema de proveer de rentas al Estado a través de un impuesto indirecto, única forma posible de aplicar sin provocar una distorsión interna del sistema. Prueba de ello fue la resistencia que encontró el proyecto de cambiar el impuesto del diezmo que gravaba la producción agrícola por otro más real y efectivo.

Las políticas económicas se centraron, por lo tanto, en el comercio exterior que pasó a ser "... la fuerza motriz del sistema económico doméstico...", ligando así el curso del desarrollo del país a las fluctuaciones de la economía mundial.<sup>33</sup>

La extraordinaria expansión que experimentó el comercio exterior se manifestó en los ingresos de aduanas, los que aumentaron en forma constante y llegaron a constituir la principal renta de la República al representar cerca de los dos tercios de los ingresos ordinarios del Estado.<sup>34</sup>

El cuadro N° 1 consigna el total de ingresos ordinarios, el total de las rentas de aduanas y el porcentaje que éstas representan en el total de ingresos ordinarios, lo que permite apreciar la importancia que esta renta fue adquiriendo en la generación de las entradas ordinarias para el erario público. El período consignado, 1846 a 1856, lo consideramos ilustrativo de esta etapa, pues independientemente de los problemas internos y externos que tuvo que enfrentar el país y que afectaron el normal desenvolvimiento de la economía, la importancia porcentual de las rentas de aduanas en el total de ingresos ordinarios se mantuvo en un 59,84 por ciento de promedio durante el período, lo que permite apreciar la tendencia a constituirse en el principal aporte de estos ingresos y a aumentar más que a disminuir.

La tendencia se mantuvo durante todo el s. XIX. Hacia fines de la década de 1880, los ingresos percibidos por las aduanas representaban un 71,99 por ciento del total de los ingresos del Estado; el año 1895 este porcentaje alcanzó a un 78,89 por ciento.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> *Ibid.*, 37 y 38.

<sup>33</sup> Pinto, *Chile, un caso, ob. cit.*, 15.

<sup>34</sup> *Anuario Estadístico, Entrega Tercera*, Santiago, 1861, 121.

<sup>35</sup> *Resumen de la Hacienda Pública de Chile*, Santiago, 1901, cap. II, 14 y 18.

## CUADRO N° 1

IMPORTANCIA DE LOS INGRESOS DE ADUANAS EN LA GENERACIÓN  
DE LA RENTA PÚBLICA

| Años | I<br>Total de ingresos<br>ordinarios. En \$ | II<br>Total rentas de<br>aduana. En \$ | III<br>%<br>(II respecto de I) |
|------|---|--|--------------------------------|
| 1846 | 3.623.918                                   | 2.079.608,80                           | 57,38                          |
| 1847 | 3.714.079                                   | 2.103.066,03                           | 56,62                          |
| 1848 | 3.552.663                                   | 1.940.539,87                           | 54,62                          |
| 1849 | 4.035.286                                   | 2.323.678,64                           | 57,58                          |
| 1850 | 4.334.314                                   | 2.627.442,46                           | 60,61                          |
| 1851 | 4.426.907,18                                | 2.729.506,29                           | 61,65                          |
| 1852 | 5.480.480,15                                | 3.465.038,77                           | 63,22                          |
| 1853 | 5.552.484,60                                | 3.358.540                              | 60,48                          |
| 1854 | 5.946.216,92                                | 3.713.315,33                           | 62,44                          |
| 1855 | 6.287.526,25                                | 3.764.523,89                           | 59,87                          |
| 1856 | 6.509.867,01                                | 4.157.298,48                           | 63,86                          |

Fuente: *Anuario Estadístico, Entrega Tercera*. Imp. Nacional, Santiago, 1861, 121. *Resumen de la Hacienda Pública de Chile desde la Independencia hasta 1900*. Dirección General de Contabilidad, Santiago, 1901, capítulo II, 7-9.

Para lograr una mayor precisión en cuanto a la naturaleza de estos ingresos es necesario llamar la atención sobre la conformación de esta renta de aduana de acuerdo a los rubros que más aportaban:

Del cuadro N° 2 se desprende que la fuente de ingresos que mayoritariamente incrementaba la renta de aduanas provenía de los derechos aplicados a las importaciones, lo que demuestra la efectividad que tuvo la legislación aduanera aplicada en el período. El 81,58 por ciento promedio estuvo representado por el aporte de este rubro, el que además muestra una tendencia a aumentar. El rubro exportaciones sólo alcanzó, el año de mayor aporte, a un 15,42 por ciento y con una tendencia a disminuir a partir del año 1851. El resto de los aportes a la renta de aduana lo componían algunos derechos como: tránsito marítimo, faro, puerto y almacenaje.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Las diferentes Ordenanzas y Leyes de aduana que se dictaron durante el período se pueden consultar en Ricardo Anguita, *Leyes Promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1 de junio de 1912*, Santiago, 1912, t. I.

## CUADRO Nº 2

## COMPOSICIÓN DE LAS RENTAS DE ADUANAS

| Años | Total renta<br>aduanas. En \$ | Total aporte en \$<br>importaciones | %     | Total aporte en \$<br>exportaciones | %     |
|------|-------------------------------|-------------------------------------|-------|-------------------------------------|-------|
| 1846 | 2.079.608,80                  | 1.603.682,30                        | 77,11 | 254.623                             | 12,24 |
| 1847 | 2.103.066,03                  | 1.639.677,32                        | 77,96 | 256.492,19                          | 12,19 |
| 1848 | 1.940.539,87                  | 1.450.153,34                        | 74,72 | 299.296,37                          | 15,42 |
| 1849 | 2.323.678,64                  | 1.815.824,78                        | 78,14 | 354.188,05                          | 15,24 |
| 1850 | 2.627.442,46                  | 2.032.849,15                        | 77,36 | 395.184,75                          | 15,04 |
| 1851 | 2.729.506,29                  | 2.198.480,70                        | 80,54 | 340.900,68                          | 12,49 |
| 1852 | 3.465.038,77                  | 2.983.630,48                        | 86,10 | 299.498,80                          | 8,64  |
| 1853 | 3.358.540                     | 2.865.076,25                        | 85,30 | 357.841,62                          | 10,65 |
| 1854 | 3.713.315,33                  | 3.210.609,88                        | 86,46 | 364.518,97                          | 9,81  |
| 1855 | 3.764.523,89                  | 3.242.109,59                        | 86,12 | 404.852,31                          | 10,75 |
| 1856 | 4.157.298,48                  | 3.641.825,15                        | 87,60 | 378.958,41                          | 9,11  |

Fuente: Anuario Estadístico, Entrega Tercera. Imp. Nacional, Santiago, 1861, 121.

De la relación que es posible establecer entre los cuadros Nº 1 y Nº 2 se desprende, a su vez, la importancia que revistió el rubro importaciones en la generación de los ingresos para el erario fiscal. Este rubro por sí solo aportaba más del 50 por ciento de los ingresos ordinarios del Estado. El año 1846 alcanzó un 44,25 por ciento del total de estos ingresos; en los años siguientes este porcentaje fue aumentando hasta representar el año 1856 un 55,94 por ciento del total, lo que comprueba el grado de dependencia que el sistema tuvo del sector importador, en relación a las posibilidades de lograr un financiamiento para el aparato estatal.

Esta situación se mantuvo hasta la década de 1870. A partir de esta fecha y como consecuencia, entre otras, de la incorporación de las provincias del extremo norte y de la riqueza salitrera para Chile como resultado de la Guerra del Pacífico la composición de las rentas de aduanas sufrió una modificación que desplazó hacia el sector exportador los requerimientos del sistema, en cuanto a obtener los recursos necesarios para el financiamiento del Estado.

El año 1895 el total de ingresos ordinarios percibidos por la Hacienda Pública alcanzó la cifra de 83.866.656,19 pesos. De este total el rubro importaciones aportó 22.206.402,03 pesos, lo que significó un

26 por ciento del total; en cambio, lo percibido por los derechos cobrados a las exportaciones sumó un total de 43.959.950,88 pesos, que representan un 52,41 por ciento del total.<sup>37</sup>

El crecimiento experimentado por la actividad comercial y su importancia para la economía del país en general y como fuente de recursos para la Hacienda Pública motivó la preocupación del Estado por velar por su organización y normal funcionamiento. La labor desarrollada por los gobiernos decenales demostró esta atención preferencial, la que fue posible de realizar gracias al poder y autonomía que alcanzó la institucionalidad vigente, y podríamos agregar su prestigio, permitiéndole al gobierno una injerencia directa, amplia y efectiva en dicha actividad.

Estabilidad política y crecimiento económico, consideramos, fueron los dos elementos rectores del proceso de la puesta en marcha del país. En la posibilidad de percibir la relación e interacción que se dio entre ambos elementos radica el logro de una exacta comprensión de este proceso en que el Estado aparece desempeñando un rol protagónico a partir de la implementación de un intervencionismo que abarcó variados aspectos del desenvolvimiento de la actividad comercial en el país.

## II. VALPARAÍSO, EMPORIO DEL PACÍFICO

El tipo o modelo de desarrollo que se dio en el país a partir de la Independencia y que, entre otros efectos, se expresó en la extraordinaria expansión que experimentó el comercio exterior produjo un crecimiento acelerado de la ciudad de Valparaíso que se convirtió, a corto plazo, en la sede del comercio y el centro del mundo de los negocios. El sector comercial y financiero de la ciudad-puerto concentró durante gran parte del s. XIX la mayoría de las más cotizadas e influyentes casas comerciales mayoristas, nacionales y extranjeras, y el mayor volumen de capitales comprometidos en las actividades mineras y comerciales de envergadura en la vida económica nacional.<sup>38</sup>

La población de la ciudad se triplicó en menos de quince años: de 5.500 personas en 1810 aumentó a más de 16.000 en 1822, entre

<sup>37</sup> *Resumen de la Hacienda Pública, ob. cit.*, cap. II, 18.

<sup>38</sup> Eduardo Cavieres, *Estructura y funcionamiento de las sociedades comerciales de Valparaíso durante el siglo XIX*, Cuadernos de Historia N° 4, julio 1984, 62.

las que se contaban aproximadamente 3.000 extranjeros. Hasta entonces ninguna ciudad en la historia chilena había experimentado un aumento tan significativo de su población en tan breve plazo.<sup>39</sup>

A mediados del s. XIX la provincia de Valparaíso llegó a ser la cuarta más poblada del país, con un total de 116.043 habitantes, y la de mayor densidad de población con un porcentaje de 31,46 habitantes por km<sup>2</sup>.<sup>40</sup>

Las nuevas formas económicas y comerciales que se dieron a partir de la década de 1820 iniciaron un complejo proceso de transformación de la ciudad de Valparaíso. La actividad mercantil fue uno de los elementos más efectivos y dinámicos en este proceso de cambios acelerados que afectaron a la ciudad y que, en breve tiempo, definieron su rol de principal puerto del país y uno de los enclaves comerciales más importantes del Pacífico.

La importancia que adquirió el puerto de Valparaíso fue el resultado de un proceso en el que incidieron numerosos factores. Uno de los más decisivos lo constituyó la expansión comercial que iniciaron naciones europeas como Inglaterra y Francia a comienzos del s. XVIII y a las que se sumó Estados Unidos en la segunda parte de la centuria. Esta ofensiva comercial, cuyo objetivo fue disputarle a España sus mercados coloniales, logró desarrollar, aunque de manera subrepticia, un activo comercio con las colonias, lo que, entre otros efectos, contribuyó poderosamente a horadar el ya debilitado monopolio español, precipitándolo en una crisis definitiva, que obligó a España a reformar su sistema comercial en un intento por adaptarlo a las nuevas condiciones generadas a través del siglo en el comercio mundial.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Carlos Hurtado Ruiz Tagle, *Concentración de Población y Desarrollo Económico-El caso chileno*, Santiago, 1966, 52.

<sup>40</sup> *Anuario Estadístico de la República de Chile, Entrega Primera*, Santiago, 1860, 217. La provincia de Valparaíso fue creada por ley promulgada el 27 de octubre de 1842 y quedó integrada por los departamentos de Valparaíso, Quillota y Casablanca, los que anteriormente pertenecían a la provincia de Santiago. La nueva provincia tuvo por capital a la ciudad de Valparaíso. Ver ley al respecto, en Ricardo Anguita, *ob. cit.*, 319.

<sup>41</sup> Respecto al tema ver: Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, Santiago, 1932, t. V, 141 a 175, 216 a 230, 243 a 272 y 289 a 297, contienen datos sobre expediciones científicas inglesas al continente americano y las incursiones de corsarios y filibusteros, que constituyeron las primeras manifestaciones de interés por conocer la realidad americana en el caso de las primeras; y en el segundo, las primeras hostilidades en contra del sistema español por parte de ingleses y franceses. Sobre el desarrollo del contrabando en las costas de Chile: Diego Barros Arana, *ob. cit.*, t. V, 542 a 561, y t. VII, 39 a 52.

Los intentos de la metrópoli por recuperar el control del comercio colonial tuvieron un éxito muy relativo y efímero. La emancipación de Hispanoamérica vino a precipitar este proceso y a facilitar la injerencia y el control de estas naciones europeas expansionistas de la época en las economías de las nuevas repúblicas que surgieron del desmembramiento del imperio colonial español en América.

Inglaterra, en razón a las características que presentaba en cuanto al desarrollo económico y a las coyunturas que la pusieron a la cabeza de este movimiento expansionista del capitalismo europeo, se convirtió en la nueva metrópoli comercial para los mercados hispanoamericanos. Los agentes comerciales ingleses aprovecharon la nueva situación para adueñarse del control de las nuevas plazas comerciales, reemplazando en ellas a los antiguos comerciantes peninsulares y de paso a los criollos y otros extranjeros, que pretendieron disputarles esta hegemonía.<sup>42</sup>

Los intereses económicos que los ciudadanos británicos llegaron a tener en Valparaíso, y lo importante que resultó ser esta plaza comercial para la economía inglesa, se manifestaron tempranamente. En 1832 el cónsul británico en Valparaíso informaba a su gobierno que este puerto era el primero para todos los barcos que ingresaban al Pacífico y el principal depósito para todo el comercio británico destinado a los mercados de este lado del continente sudamericano. Esto, a su vez, había concentrado en esta ciudad la comunidad británica más numerosa de estas regiones. Este consulado era, en opinión de su Encargado, el más importante, ya que representaba el mayor recargo y responsabilidad que cualquier otro del Pacífico.<sup>43</sup>

Extraordinaria importancia tuvo para el desarrollo del puerto el hecho de que, en el nuevo orden que se instauró a partir de la emancipación, se incorporaron de manera permanente las rutas de navegación entre los océanos Atlántico y Pacífico a través del Cabo de Hornos.

---

El contrabando francés e inglés en Río de la Plata y Chile, su desarrollo e importancia están trabajados acuciosamente en las monografías de Sergio Villalobos, *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile*, Buenos Aires, 1965, y en *El Comercio y la Crisis Colonial. Un Mito de la Independencia*, Santiago, 1968.

Respecto a los inicios de la penetración de barcos norteamericanos en el Pacífico y sus intereses respecto del territorio y sus recursos, como también de los efectos que trajo para Chile, ver: Eugenio Pereira, *Los Primeros Contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*, Santiago, 1971.

<sup>42</sup> Tulio Halperin Donghi, *Historia Contemporánea de América Latina*, Madrid, 1969, 148 a 150.

<sup>43</sup> *Cónsul White al Foreign Office*, N° 22, Foreign Office 16/19, 124 a 130. Dato proporcionado por Luis Ortega.

El intenso tráfico comercial que se estableció por esta ruta conectó de manera directa a Europa con la América del Pacífico y con el continente asiático, creando un espacio económico que fue ampliándose y ofreciendo nuevas posibilidades de mercados en el transcurso del s. XIX. Valparaíso, ubicado en una situación geográfica privilegiada, se convirtió en el puerto último y próximo más importante en la travesía marítima entre ambos océanos.<sup>44</sup>

Esta condición de entrepuerto o escala obligada de Valparaíso en el tráfico comercial ultramarino y las posibilidades que ello brindaba para el desarrollo económico del país quedaron de manifiesto inmediatamente una vez lograda la Independencia. Conscientes de ello, los gobiernos nacionales vieron la necesidad de crear las condiciones que permitieran aprovechar esta situación estratégica e iniciaron una política encaminada a favorecer e incentivar la actividad comercial en el principal puerto de la república.

El año 1820 se dictó el primer reglamento que estableció el funcionamiento del depósito de mercaderías en tránsito, lo que inició, en la práctica, el funcionamiento del puerto como "entrepôt" para la costa sudamericana del Pacífico.<sup>45</sup>

A estas medidas se sumaron el año 1822 las relativas a las franquicias otorgadas "... al comercio en el puerto principal y libre de Valparaíso ...", que permitieron la instalación de "... pontones o flotantes en la bahía ..." por cuenta de los comerciantes, naturales y extranjeros, para que sirvieran como almacenes de depósito de las mercaderías en tránsito. Este permiso sólo tendría validez mientras se construyeran en tierra los "almacenes francos" por cuenta del gobierno.<sup>46</sup>

La creación de los almacenes francos por disposición de esta ley del 23 de julio de 1832, y que se puso en práctica el año siguiente, abrió a la internación y al tránsito de los productos extranjeros un vasto mercado y dio al puerto de Valparaíso una preponderancia indudable sobre todos los demás de la costa del Pacífico.<sup>47</sup>

Este conjunto de medidas tendientes a establecer el funcionamiento del puerto franco de Valparaíso dieron un impulso extraordinario a la actividad comercial del puerto y sus efectos se hicieron notar de in-

---

<sup>44</sup> Jacqueline Garraud, *La Formación de un Mercado de Tránsito. Valparaíso: 1817-1848*, en Revista Nueva Historia N° 11, Londres, 1984, 170.

<sup>45</sup> Luis Ortega, *Valparaíso: Comercio Exterior y Crecimiento Urbano entre 1800 y 1880*, en Valparaíso 1536-1986, Valparaíso, 1987, 103.

<sup>46</sup> Ricardo Anguita, *ob. cit.*, 91.

<sup>47</sup> Miguel Cruchaga, *Estudio sobre la Organización Económica y la Hacienda Pública de Chile*, t. I, Madrid, 1929, 161.

mediato. En 1834 el Ministro de Hacienda Manuel Rengifo al referirse al éxito de estas medidas comentaba:

"Asciende ya a muchos millones el valor de las mercaderías consignadas en tránsito, cuando apenas ha habido tiempo para que llegue la noticia de esta disposición a los pueblos comerciantes con quienes tenemos relaciones: ¡Valparaíso convertido por la liberalidad de las leyes en el principal i mas vasto mercado del Pacífico, vé abordar a su rada los buques de todas las naciones que vienen a hacer el cambio de las manufacturas de Europa i Asia, por los ricos productos de la parte de América situada en el litoral del mar del sur!"<sup>48</sup>

En poco más de diez años de iniciada por parte del gobierno una política encaminada a implementar el funcionamiento del puerto franco de Valparaíso, éste se convirtió en el eje central de un comercio de distribución de mercaderías que comprendió los puertos europeos y de la cuenca del Pacífico.<sup>49</sup>

Vino a agregarse a este tráfico, contribuyendo a aumentar su volumen, la dimensión que adquirió el comercio que se realizó a través de Valparaíso hacia algunas regiones de los países vecinos: el sur del Perú, el sureste boliviano y el noroeste argentino. El comercio que se estableció en estas zonas dio forma a una compleja área de intercambios, especie de mercado andino, vinculada a la actividad comercial de tránsito de Valparaíso.<sup>50</sup>

Todo este comercio de tránsito convirtió al puerto en una gran factoría donde se intercambiaban los productos de diferentes y remotas regiones, lo que contribuyó a consolidar su función de "entrepôt", dando vida a una intensa actividad comercial que transformó al pobre y miserable emplazamiento de los tiempos coloniales en el primer emporio del Pacífico. La ciudad, según la acertada opinión de un viajero, resultó "improvisada por el comercio".<sup>51</sup>

La actividad comercial junto con dar vida al puerto de Valparaíso se convirtió en la palanca del progreso del país al constituirse en la actividad principal y la que, en opinión del Ministro de Hacienda Ra-

<sup>48</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1834*, 243.

<sup>49</sup> Luis Ortega, *Comercio Exterior*, ob. cit., 103.

<sup>50</sup> Jacqueline Garreaud, ob. cit., 171.

<sup>51</sup> Max Radiguet, *Valparaíso y la sociedad chilena en 1847*, en Samuel Haigh-Alejandro Caldclug-Max Radiguet, *Viajeros en Chile 1817-1847*, Santiago, 1955, 222.



fael Correa Saa, "...hace circular el jugo nutritivo que vivifica los Estados...".<sup>52</sup>

Y es que el aumento del intercambio comercial en el país facilitó a los productores chilenos el envío de sus mercancías hacia nuevos y lejanos mercados, como Calcuta y posteriormente California y Australia, lo que sumado a la situación de permitir el tránsito de productos no chilenos incidió en el aumento del volumen de exportaciones y solucionó en gran medida el problema de los retornos de la navegación europea, especialmente en el caso de los barcos de fuerte tonelaje que buscaban una carga que hiciese rentable la travesía de vuelta.<sup>53</sup>

Al aumentar las exportaciones crecía la riqueza en el país, por lo tanto el consumo, lo que a su vez aumentaba las importaciones, todo lo cual redundaba en favor de la actividad comercial, que de esta forma lograba un incremento permanente.

No menos importantes que los factores señalados anteriormente resultaron ser la estabilidad política y la tranquilidad general de que gozó el país y a las cuales se ha aludido en el capítulo I en sus características generales.

Esta situación, que contrarrestó con los bloqueos, las incomunicaciones y guerras civiles que afectaron a las nuevas repúblicas americanas, permitió que las coyunturas favorables que se fueron presentando, en cuanto al desarrollo del comercio exterior, fueran aprovechadas por el país, definiendo a su favor la competencia que sobre la hegemonía como "entrepôt" en la ruta interoceánica le presentaron en un comienzo otros puertos de la costa sur del Pacífico. Las condiciones de seguridad y protección que el Estado chileno pudo brindar a las actividades comerciales en el país permitieron que los factores anteriormente expuestos se expresaran en toda su magnitud. Esto atrajo gran número de capitales y especuladores que se instalaron de preferencia en Valparaíso, lo que contribuyó a afianzar, aún más, la prosperidad de este puerto.<sup>54</sup>

Al promediar el medio siglo Valparaíso llegó a ser un puerto cuya fama, buena y mala a la vez como todo puerto que se precie de importante, recorría el mundo a través de los relatos y escritos de quienes en alguna oportunidad llegaron a sus playas y disfrutaron y sufrieron de su hospitalidad. La impresión que causaba en el visitante su heterogénea fisonomía llena de contrastes y sorpresas era imborrable:

<sup>52</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1841*, 3.

<sup>53</sup> Jacqueline Garreaud, *ob. cit.*, 175.

<sup>54</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda, 1842*, 4.

"Valparaíso es una anomalía en América, una ciudad sin plan y sin forma es un verdadero camarón echando patas y antenas en todas direcciones... , Valparaíso, en fin tan diferente física y moralmente de las regulares y monótonas ciudades americanas... , es la Europa acabada de desembarcar y botada en desorden en la playa, es una burla hecha a profusión de tierras del continente; es una parodia que remeda el exceso de población de otros países; es la miseria con los atavíos de la opulencia; el combate de las costumbres nuevas con las añejas; la invasión lenta pero irresistible de la civilización y de los hábitos europeos. Valparaíso es una belleza y una monstruosidad, un jardín sin verduras, una playa poblada, un desembarcadero y no un puerto; la puerta de Chile y el gran emporio de su comercio".<sup>55</sup>

Valparaíso, el emporio del Pacífico y el puerto principal del país, se constituyó, en lo interno, en el polo de desarrollo para la economía chilena durante gran parte del s. XIX. El acontecer del puerto estuvo de esta forma ligado fuertemente a las expectativas de progreso que se crearon a partir del logro de la estabilidad política.

Del funcionamiento del movimiento comercial en el principal centro de esta actividad en el país y sede del mundo de los negocios, dependía la estabilidad del sistema económico en general y en gran parte la posibilidad de asegurar los ingresos necesarios para que el Estado pudiera desarrollar e implementar las diferentes acciones encaminadas a organizar y hacer funcionar el sistema institucional de manera de garantizar el orden y el progreso en el país.

La importancia que revistió la recaudación por concepto de derechos de aduanas cobrados en la aduana de Valparaíso fue en este sentido decisiva en la conformación de las rentas de aduanas, que de acuerdo a lo expuesto anteriormente constituían, a su vez, el mayor porcentaje de los ingresos ordinarios del Estado.

Del cuadro N° 3 se desprende, de acuerdo al porcentaje que alcanzó la renta de la aduana de Valparaíso a través de los 11 años consignados, que ésta conformaba la casi totalidad de las entradas generales de aduanas. Por otra parte, esta aduana por sí sola aportaba más de la mitad de los ingresos ordinarios de la Hacienda Pública.

---

<sup>55</sup> Domingo Faustino Sarmiento, *Chile: Descripciones-Viajes, Episodios-Costumbres*, Buenos Aires, 1968, 45 y 46.

## CUADRO N° 3

IMPORTANCIA DE LAS ENTRADAS DE LA ADUANA DE VALPARAÍSO  
EN LA COMPOSICIÓN DEL INGRESO GENERAL DE ADUANAS

| Años | Entrada general<br>de aduanas. En \$ | Entradas aduana de<br>Valparaiso. En \$ | %     |
|------|--------------------------------------|---|-------|
| 1846 | 2.079.680,80                         | 1.873.760                               | 90,10 |
| 1847 | 2.103.066,03                         | 1.687.676                               | 80,24 |
| 1848 | 1.940.539,87                         | 1.887.084                               | 97,24 |
| 1849 | 2.323.678,64                         | 2.206.802                               | 94,97 |
| 1850 | 2.627.442,46                         | 2.246.814                               | 85,51 |
| 1851 | 2.729.506,29                         | 2.436.644                               | 89,27 |
| 1852 | 3.465.038,77                         | 2.652.972                               | 76,56 |
| 1853 | 3.358.540                            | 3.073.905                               | 91,52 |
| 1854 | 3.713.315,33                         | 3.431.301                               | 92,40 |
| 1855 | 3.764.523,89                         | 3.443.929                               | 91,48 |
| 1856 | 4.157.298,48                         | 3.845.949                               | 92,73 |

Fuente: Anuario Estadístico, *ob. cit.*, 121. Resumen de la Hacienda Pública, *ob. cit.*, Cap. V, 7.

## CUADRO N° 4

PORCENTAJE DE LOS APORTES DE LA ADUANA DE VALPARAÍSO  
A LOS INGRESOS ORDINARIOS DEL ESTADO

| Años | Porcentaje |
|------|------------|
| 1846 | 51,70      |
| 1847 | 45,34      |
| 1848 | 53,11      |
| 1849 | 54,68      |
| 1850 | 51,83      |
| 1851 | 55,04      |
| 1852 | 48,40      |
| 1853 | 55,36      |
| 1854 | 57,70      |
| 1855 | 54,77      |
| 1856 | 59,07      |

Fuente: Cuadro N° 1, 24, y cuadro N° 3, 42.

La importancia que tuvo este aporte respecto del erario fiscal motivó la especial preocupación por parte del Estado por todo aquello que tuviera una cierta injerencia en la actividad comercial del puerto de Valparaíso. Esto definió un tipo de intervención pública que abarcó una amplia gama de aspectos y que, en muchos de ellos, exigió la participación directa del Estado.

Dadas las características del crecimiento e importancia económica que llegó a tener el puerto de Valparaíso como consecuencia de la extraordinaria expansión que experimentó el comercio exterior en el país, este crecimiento resultó, al igual que toda la economía, extremadamente sensible a la evolución de las economías europeas, especialmente de la británica, e interdependiente en función del "entrepôt" de los mercados americanos a los cuales servía de proveedor y comprador. Por lo tanto, para que el comercio de tránsito funcionara normalmente se requería de una estabilidad tanto en el comercio internacional como en el país emporio, Chile en este caso, y también en el de los países que constituían los mercados satélites vinculados al comercio de Valparaíso.<sup>56</sup>

En 1841 la posibilidad que se interrumpieran las comunicaciones a raíz del temor de una guerra entre las potencias marítimas europeas a consecuencia de la cuestión oriental entorpeció el comercio mundial. Esta situación se hizo sentir inmediatamente en la economía chilena al disminuir la renta de aduanas ante la baja que experimentaron las transacciones comerciales. El mismo daño y el mismo efecto produjo la suspensión del laboreo de muchas minas en el norte del país a consecuencia de la sequía que afectaba a la región, lo que junto a la paralización de diversos establecimientos de fundición, por las mismas razones, anuló en gran parte la producción y los consumos de la industria minera.<sup>57</sup>

Dado que el volumen de las importaciones dependía de la riqueza existente en el país y que ésta provenía principalmente de las exportaciones de productos de la minería y de la agricultura, los problemas que afectaban a estas actividades repercutían inmediatamente en las importaciones, lo que a su vez afectaba al comercio y por lo tanto a las rentas del Estado. El sistema era muy vulnerable a cualquier alteración en algunos de los factores de los cuales dependía.<sup>58</sup>

<sup>56</sup> Jacqueline Garreaud, *ob. cit.*, 184.

<sup>57</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1842*, 5.

<sup>58</sup> Ver cuadros N° 1 y N° 2 en cap. I.

La suspensión en 1842 del comercio transandino y su abolición el año 1846 por los problemas políticos que se produjeron entre Chile y Argentina fue motivo de una recesión económica que, si bien no comprometió el ritmo de crecimiento del comercio en el país, lo frenó en parte. El año 1851 se vio la necesidad de restablecerlo en la medida que ello aumentaba las transacciones al incorporar un importante mercado para la necesaria expansión de los negocios.<sup>59</sup>

Mayor repercusión y gravedad para la economía chilena tuvieron los problemas que se presentaron el año 1848. La agitación política europea, unida a la crisis que afectó a la economía inglesa y la guerra civil en Bolivia, produjeron una caída violenta de las actividades ligadas al comercio exterior. Como efecto de la crisis inglesa el mercado chileno se desabasteció, lo que acarreó necesariamente la disminución del comercio de tránsito. Al encontrarse prácticamente paralizada la industria en Francia, Alemania y aun en Inglaterra no hubo demanda por los "...cobres de Chile, ni naves que llegaron a nuestros puertos que permitieran exportar otros frutos...", lo que agravó aún más la crisis económica que sufrió el país.<sup>60</sup>

Estos problemas externos e internos que afectaron a la actividad económica en el país pudieron ser superados mediante medidas que adaptaron el sistema a ellos, o también porque se presentaron coyunturas favorables que posibilitaron el restablecimiento del equilibrio perdido. Sin embargo, a partir de mediados del s. XIX el sistema comenzó a ser seriamente amenazado en razón de un conjunto de fenómenos que produjeron un nuevo ordenamiento de las comunicaciones y rutas comerciales a nivel mundial.

A partir de esta época y como efecto del auge del mercado de California, a raíz de la producción que se dio de la minería del oro en la región, el puerto de San Francisco se convirtió no sólo en un puerto de internación local, sino que a su vez comenzó a desempeñar el rol de puerto de distribución, "entrepôt" para el Pacífico norte, lo que significó para Chile la pérdida de los mercados de México y Centroamérica. Este comercio, además, dio sentido a la extensión de la ruta Inglaterra-China, la que se prolongó hasta San Francisco, estableciendo una ruta entre Europa y Norteamérica de duración y costo similar o menor a la que se realizaba por el Atlántico-Cabo de Hornos hasta Valparaíso. La nueva ruta Europa-San Francisco con China como punto intermedio permitía lograr dos fletes, lo que rebajaba los costos

<sup>59</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1851*, 25.

<sup>60</sup> *Ibid.* 1849, 10 y 11.

por este concepto y además incluía, entre otros, el importante comercio de la seda china.<sup>61</sup>

La nueva ruta dejó a Perú en una posición más favorable que Chile para abastecer a los mercados del norte y para abastecerse directamente de los países productores de manufacturas.<sup>62</sup>

El adelanto logrado en la navegación era otro de los factores que amenazaban al comercio de tránsito a través del puerto de Valparaíso y a la exportación de productos chilenos. El transporte desde los Estados Unidos, concretamente desde el puerto de Nueva York, que antes era tardío y caro, se abarató y aceleró de tal suerte que no era raro ver llegar buques —“clippers”— desde Nueva York a San Francisco en el mismo tiempo que se empleaba desde Valparaíso en buques ordinarios. Esto permitía abastecer de harinas frescas desde Estados Unidos al mercado californiano que era el principal consumidor de este producto chileno.<sup>63</sup>

Pero más definitivo que los adelantos de la navegación, en la revolución de las comunicaciones que se produjo en la segunda mitad del siglo pasado, fue el incremento acelerado en la construcción de los *caminos de hierro*. A la postre, este medio de transporte modificó las rutas y vías de comunicaciones al unir los océanos a través de los continentes. El proyecto de construcción de un ferrocarril pasando el istmo de Panamá motivó la preocupación de los círculos oficiales y del comercio en Chile, ya que su factibilidad permitiría en forma rápida y con un menor costo abastecer California desde los Estados Unidos, quedando, además, fuera de uso la ruta del Cabo de Hornos no sólo para este efecto sino también para todo tipo de comercio entre Europa y la América del Pacífico Norte.<sup>64</sup>

En definitiva, la comunicación directa entre los dos océanos sólo se logró en el s. XX con la construcción del Canal de Panamá que se inauguró al tráfico en agosto de 1914.<sup>65</sup>

Sin embargo, lo que definió la suerte de la ruta por el Cabo de Hornos y cambió el destino del puerto de Valparaíso como punto intermedio de las rutas del comercio mundial fue la construcción del Canal de Suez que unió Europa, a través del Mediterráneo, con Asia y con el Pacífico Norte. Esta gran obra de la ingeniería moderna, que inició

<sup>61</sup> *Ibid.* 1853, 31 y 32.

<sup>62</sup> *Ibid.*, 32.

<sup>63</sup> *Ibid.*, 33.

<sup>64</sup> *Ibid.*, 33 y 34.

<sup>65</sup> Jaime Vicens Vives, *Historia General Moderna*, t. II, Barcelona, 1952, 422 y 426.

una etapa de adelantos en esta área sin precedentes en el desarrollo de la sociedad contemporánea y que logró cambiar la geografía al servicio del hombre y de sus intereses económicos, se comenzó a construir el año 1859 y se inauguró en 1869. Sus 168 km permitieron unir el Mediterráneo con el Mar Rojo, lo que estableció una ruta expedita para el gran movimiento comercial a nivel mundial, el que se centró, en este nuevo ordenamiento producido con la incorporación de esta nueva ruta, en el hemisferio norte.<sup>66</sup>

Los diferentes factores anotados, unos más que otros, contribuyeron en la declinación que comenzó a experimentar el puerto de Valparaíso a partir de, aproximadamente, la década de 1870. El abandono que se produjo de la ruta Atlántico Sur-Cabo de Hornos se tradujo para Chile y para su principal puerto en una vuelta al pasado en relación a su inserción en el tráfico mundial. Aunque no en forma exacta, pero guardando una gran similitud, la ubicación de Chile con respecto a este tráfico se asemejó al que tuvo durante la época colonial.

A la situación descrita vino a sumarse y a agravarla, la crisis que afectó a Chile los años 70 y que se hizo sentir fuertemente en Valparaíso. Una vez que ésta fue superada, la expansión del país abrió nuevos centros que produjeron la descongestión de la actividad comercial y financiera; ello le restó importancia como polo de crecimiento del país.<sup>67</sup>

Al parecer y como efecto de los cambios, tanto internos como externos, que se dieron en la segunda mitad del s. XIX, hacia la década de 1870 culminó la época de oro del puerto de Valparaíso, y si bien conservó posteriormente una importancia relativa en el contexto del país y del extremo sur del continente sudamericano, no volvió a ser el emporio del Pacífico, ni uno de los puertos de referencia obligada en las grandes rutas comerciales mundiales.

### III. LA FAENA DE CARGA Y DESCARGA DE MERCADERÍAS EN EL PUERTO DE VALPARAÍSO

El movimiento de navegación en el puerto de Valparaíso, expresado en número de barcos que entraron y salieron de la bahía y su capacidad de carga medida en toneladas, experimentó un aumento acorde con la importancia que fue adquiriendo la actividad comercial. Antes

<sup>66</sup> *Ibid.*, 346, 381 y 416.

<sup>67</sup> Luis Ortega, *Comercio Exterior, ob. cit.*, 114.

del año 1832 los buques que entraban a la rada del puerto para cargar o descargar sus mercaderías jamás subieron de 270 al año, ya en 1834 esta cifra superaba los 394.<sup>68</sup>

Estas cifras se incrementaron año a año en un ritmo vertiginoso. Durante los primeros cinco meses del año 1842 el número de barcos que fondearon en la bahía de Valparaíso alcanzaron a 188, los que desembarcaron y transbordaron la mayor parte de sus cargamentos que ascendieron a 42.476 toneladas.<sup>69</sup>

En el cuadro N° 5 hemos consignado los datos relativos al número de barcos que entraron y salieron del puerto de Valparaíso y el total de su carga durante once años. Estos años son los mismos que hemos considerado en los cuadros anteriores, lo que nos permite apreciar la correlación positiva entre el aumento de las rentas de aduanas, con los ingresos ordinarios del Estado y de las importaciones y exportaciones, y su coincidencia en el aumento del movimiento de navegación. La correspondencia que se da entre los diferentes elementos o variables nos permite un grado de confiabilidad mayor en los datos que nos proporcionan las fuentes.

Si el aumento que experimentó el tráfico marítimo en el puerto de Valparaíso fue sostenido durante el período, la excepción la constituyó el año 1848, que corresponde al año de la crisis que afectó a la economía mundial y que, como es lógico, repercutió inmediatamente en el comercio exterior del país. Esta baja es seguida por un alza desproporcionada en los años inmediatamente posteriores en los que se produjo el ajuste en el tráfico comercial, junto con el "boom" del mercado de California que favoreció a las exportaciones de trigo chileno, para recobrar en el resto del período un ritmo de crecimiento gradual y sostenido.

La gran cantidad de buques y toneladas de carga de las más variadas mercaderías que se recibían y despachaban por el puerto de Valparaíso convirtió la actividad portuaria de este centro comercial de

<sup>68</sup> *Anuario Estadístico, Entrega Tercera, Santiago, 1861, 87.*

<sup>69</sup> *Estadística Comercial de Chile 1840-1845, N° 1, Valparaíso, 1842, s/p.* A partir de 1844 se registran cifras anuales del movimiento de navegación en todos los puertos de la república, a pesar de que no siempre estos datos son precisos, y por lo tanto confiables, pues tanto su recolección como la elaboración de los cuadros estadísticos adolecían de muchos defectos dado que recién comenzaba el interés por este tipo de mediciones y en que la técnica de la estadística era aún muy rudimentaria, permiten apreciar la tendencia que observa este movimiento de buques y el volumen de carga que se recibe y despacha desde los puertos del territorio.



vital importancia para la economía del país en un problema de gran envergadura debido a la falta de una infraestructura portuaria que permitiera responder las demandas que impuso este intenso tráfico.

CUADRO N° 5

## MOVIMIENTO DE NAVEGACIÓN EN EL PUERTO DE VALPARAÍSO

| Año  | Entradas |           | Salidas |           |
|------|----------|-----------|---------|-----------|
|      | Buques   | Toneladas | Buques  | Toneladas |
| 1846 | 761      | 194.920   | 765     | 194.651   |
| 1847 | 734      | 169.238   | 728     | 167.165   |
| 1848 | 687      | 166.619   | 649     | 154.896   |
| 1849 | 959      | 265.470   | 897     | 248.454   |
| 1850 | 1.485    | 420.270   | 1.411   | 592.475   |
| 1851 | 1.451    | 427.050   | 1.370   | 405.145   |
| 1852 | 1.145    | 330.678   | 1.180   | 335.925   |
| 1853 | 1.154    | 333.845   | 1.164   | 333.311   |
| 1854 | 1.146    | 316.585   | 1.145   | 313.026   |
| 1855 | 1.267    | 361.743   | 1.239   | 347.838   |
| 1856 | 1.132    | 341.150   | 1.111   | 330.139   |

*Fuentes:* Estadística Comercial de la República de Chile, correspondiente a los años: 1846, Imprenta Europea, Valparaíso 1848, 91. 1847, Imprenta Europea, Valparaíso 1848, 101. 1848, Imprenta y Librería del Mercurio, Valparaíso 1850, 96. 1849, Imprenta y Librería del Mercurio, Valparaíso 1851, 94. 1850, Imprenta y Librería del Mercurio, Valparaíso 1851, 89. 1851, primer semestre, Imprenta del Diario, Valparaíso 1851, 74. 1851, segundo semestre, Imprenta del Diario, Valparaíso 1851, 67. *Anuario Estadístico, Entrega Tercera*, Imprenta Nacional, Santiago 1861, 112.

La falta de un muelle que permitiera atender con rapidez y eficiencia a los buques que cada vez en un mayor número esperaban anclados en la bahía su turno para poder cargar y descargar sus mercaderías puso de manifiesto estas precarias condiciones en las que se encontraba el puerto al momento de producirse la expansión del comercio exterior: la necesidad de dotarlo de instalaciones adecuadas se hizo sentir de inmediato.

Los primeros proyectos para llevar a cabo esta obra surgieron de la iniciativa de particulares, los que, junto con llamar la atención de

las autoridades respecto del problema, se ofrecieron para construirlo a su cargo, a cambio de poder administrarlo por un tiempo.

Uno de los primeros proyectos fue presentado el año 1825 por la firma Portales, Cea y Compañía. En el informe que elevaron a las autoridades hacía ver la necesidad de contar con un muelle en el principal puerto del país que, "... junto con evitar la vergüenza que se siente como chileno al ver que los extranjeros obligados a desembarcar en la playa ...", se forman una opinión tan desfavorable del país, de su administración y aún del carácter nacional, facilitara además "... las labores de carga y descarga de las mercaderías ...", las que también se realizaban por la playa.<sup>70</sup>

Al igual que este proyecto, hubo otros con este mismo objeto, pero ninguno se llegó a realizar y el problema se mantuvo sin mayores variaciones. Las dificultades técnicas que presentaba la realización de una obra de este tipo para la época y las condiciones desfavorables que ofrecía la bahía hicieron dudar de la factibilidad del proyecto.

El gobierno, señalaba el Ministro de Hacienda el año 1836, refiriéndose al muelle de Valparaíso y a los problemas que se enfrentaban para encontrar una solución:

"... con mejor experiencia ha determinado no llevar a cabo este proyecto, hasta asegurarse bien de la solidez y consistencia que debe darse a esta obra, que ha sido antes de tan poca duración por la debilidad de su construcción o más bien por la mala elección de los materiales".<sup>71</sup>

La bahía de Valparaíso estaba expuesta a los recios vientos del norte y noroeste, los que, especialmente en los meses de invierno, soplaban con fuerza y venían acompañados con lluvias, y como la boca de la bahía estaba completamente abierta al Pacífico en esa dirección, recibía todo el embate de los temporales, los que la convertían en un lugar muy peligroso para los barcos que se encontraban fondeados. Rara vez pasaba un invierno sin que naufragasen varios veleros; éstos se estrellaban contra la rocosa costa, con lo que se perdían buque y carga por completo y también muchas veces la vida de sus tripulantes. El año 1823, durante "un norte", se perdieron 18 naves en sólo 24 horas.<sup>72</sup>

<sup>70</sup> A.N.S., M.H., vol. 82, s/f.

<sup>71</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1836*, 14.

<sup>72</sup> Ricardo Longeville Vowell, *Memoria de un oficial de marina inglés al servicio de Chile durante los años 1821-1829*, en *Viajes relativos a Chile*, t. II, Santiago, 1962, 151 y 152.

El riesgo que ofrecía la bahía aumentó a medida que el puerto comenzó a recibir una mayor cantidad de buques, lo que ocasionaba mayores problemas para protegerlos y maniobrarlos en caso de temporal. Esta inseguridad que perjudicaba al movimiento marítimo motivó la preocupación de las autoridades y suscitó el interés por darle una solución definitiva. La solución del problema era la construcción de un dique que cerrara, en parte, la boca de la bahía y la protegiera contra los vientos del norte. Este proyecto se presentó a la consideración del gobierno el año 1857, pero las dificultades de índole presupuestaria que hubo de enfrentar postergó su realización.<sup>73</sup>

En abril de 1853 el Ministerio de Hacienda encargó al ingeniero Horacio Bliss la realización de un proyecto para la construcción de un muelle en el puerto de Valparaíso que permitiera solucionar los problemas que presentaba la faena de carga y descarga de los barcos.

En julio del mismo año Bliss envió al Ministro del ramo un estudio y proyecto para la construcción de la obra que fue el resultado de sus indagaciones, reconocimientos y observaciones realizados en Valparaíso y que le permitieron un conocimiento del problema y de las dificultades que presentaba el llevarla a cabo.<sup>74</sup>

Los problemas técnicos, que fueron uno de los motivos que dificultaron su construcción "en la actualidad", afirmaba, no existían, pues los adelantos y la experiencia de muchos años, tanto en Europa como en América del Norte, "...han probado que la construcción de un muelle ya no constituye un problema de ingeniería..." y puede construirse en cualquier parte.<sup>75</sup>

El problema radicó en el financiamiento de la obra y que, conforme a los presupuestos presentados por el ingeniero Bliss, alcanzaron cifras considerables para la época. De acuerdo al material que se emplearía y a las dimensiones que se le daría a la obra los tres presupuestos presentados alcanzaron los siguientes valores: 637.100 pesos el primero; 573.790 pesos el segundo; y 309.443 pesos el último de ellos.<sup>76</sup>

Nninguno de estos proyectos se materializó. El problema de proveer el financiamiento por parte del Estado para este tipo de obra determinó el que se prorrogara la solución al problema. En este sentido, las inversiones en obras públicas por parte del Fisco se destinaron, en un

<sup>73</sup> Emilio Chevalier, *Informe al Ministro de Hacienda, Santiago, abril 25 de 1857*, en *Memorias del Ministerio de Hacienda 1857*, anexo III.

<sup>74</sup> A.N.S., M.H., vol. 289, fs. 702 a 705.

<sup>75</sup> *Ibid.*, fs. 702.

<sup>76</sup> *Ibid.*, fs. 705.

primer momento, a la construcción de almacenes de depósito para atender las necesidades que este rubro en constante expansión demandó desde que se implementó el funcionamiento del puerto franco de Valparaíso. La capacidad de los almacenes fiscales estuvo constantemente rebasada por la afluencia de mercaderías y, por lo tanto, la construcción de almacenes fue una necesidad constante. La imposibilidad de responder a toda esta demanda mediante la construcción de almacenes por parte del Fisco obligó a arrendarlos a particulares; el año 1852 el número de almacenes arrendados por el Fisco a particulares ascendía a 119, por los cuales se pagaba un canon anual de 48.140 pesos en total.<sup>77</sup> Esto también contribuyó a distraer recursos para la realización de las obras del puerto.

Pero hacia la década de 1850 lo que definitivamente pospuso toda solución al respecto fue la prioridad que le otorgó el Estado a las inversiones en la construcción de ferrocarriles; esto comprometió gran parte de la disponibilidad de recursos destinados a la construcción de obras públicas. El año 1864 el Ministro de Hacienda justificaba la tardanza en la adopción de soluciones para el muelle de Valparaíso en los gastos e inversiones que el Estado tuvo que enfrentar en la obra más importante y en la cual se cifraban grandes esperanzas: la línea de ferrocarril que uniría las ciudades de Santiago y Valparaíso.<sup>78</sup>

A fines de la década de 1860 los problemas que presentaba el puerto de Valparaíso en cuanto a falta de una infraestructura adecuada se agudizaron a raíz de la destrucción de numerosas instalaciones portuarias como efecto del bombardeo que sufrió el puerto por parte de la escuadra española el año 1866 y que dejó pérdidas, por este solo concepto, de una suma aproximada a los 762.513 pesos.<sup>79</sup>

El año 1870 el Estado se decidió a enfrentar el problema de manera de encontrar una solución definitiva. Para ello se elaboró un estudio para adoptar un plan general de construcciones en el puerto de Valparaíso. Se resolvió, por la comisión nominada para este efecto, adoptar el proyecto presentado por el ingeniero Juan Hughes, el que entre otras obras a realizarse contemplaba "un gran muelle para pasajeros y descarga de mercaderías". La obra se comenzó a construir el año 1873.<sup>80</sup>

---

<sup>77</sup> *Ibid.*, fs. 122.

<sup>78</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1864*, 8.

<sup>79</sup> *Ibid.*, 1866, 27.

<sup>80</sup> *Ibid.*, 1873, 31.

Durante la etapa del mayor auge de la actividad comercial en la ciudad de Valparaíso, entre las décadas de 1820 y 1870 aproximadamente, este puerto no contó con un muelle que permitiera realizar la carga y descarga de los barcos de manera directa, lo que determinó que se adoptara una forma muy peculiar en la realización de estas faenas.

Los barcos fondeados en la bahía eran cargados y descargados mediante el empleo de lanchas que tenían una capacidad de entre 10 a 15 toneladas, las que en un constante ir y venir recorrían la distancia que separaba a los barcos de la playa trasladando las mercaderías.<sup>81</sup>

Estas lanchas operaban ubicándose al costado del barco y con "pura fuerza de brazos" se suspendían los bultos desde la bodega del barco para ser depositados en ellas; del mismo modo se realizaban los embarques, sacando los bultos de la lancha y colocándolos en la bodega.<sup>82</sup>

Las embarcaciones se dirigían a la playa donde fondeaban en 3 ó 4 pies de agua, pues no podían acercarse a la orilla porque habrían quedado inmovilizadas por el peso de la carga. Para trasladar los bultos desde y hacia la orilla los cargadores o jornaleros debían llevarlos a hombro.<sup>83</sup>

Estos jornaleros recibían el nombre de "aguateros", pues desempeñaban su trabajo en el agua cubriendo la distancia entre las lanchas y la playa.<sup>84</sup>

La conducción de las mercaderías entre la playa y los almacenes también se realizaba a hombro por los jornaleros.

La actividad de carga y descarga se basó, de acuerdo a la modalidad descrita, en las labores que desempeñaban los tres tipos de jornaleros que participaban a través de las tres etapas que comprendía la faena: los que operaban en las lanchas, los aguateros y los de tierra.

El trabajo que realizaban todos ellos era extremadamente duro y riesgoso. Al exigido esfuerzo físico a que estaban sometidos se sumaba el hecho de que éste se realizaba a la intemperie, lo que los dejaba expuestos a los rigores del clima durante todo el año; al calor del verano se sucedían el frío y las lluvias del invierno.

Los aguateros, que permanecían hasta 8 y 10 horas diarias con el agua hasta la cintura cargando y descargando los pesados bultos,

<sup>81</sup> A.N.S., M.H., vol. 289, fs. 702.

<sup>82</sup> *Ibid.*, fs. 704.

<sup>83</sup> *Ibid.*, fs. 702.

<sup>84</sup> *Ibid.*, vol. 82, s/f.

sufrían las consecuencias de estas largas permanencias en el mar. Su salud se resentía y seguramente, aunque no tenemos testimonios al respecto, este trabajo no podían realizarlo durante muchos años, pues las enfermedades y la edad les impedían seguir desempeñando una labor que requería de gran capacidad física para soportar tan extremas condiciones de trabajo.

La situación de estos jornaleros llamó la atención de quienes, en algún momento, se preocuparon por los problemas que acarrearía la falta de un muelle en el puerto de Valparaíso y lo hicieron valer como una de las razones que exigía, a la brevedad posible, su construcción. En el informe de la firma Portales, Cea y Cía., presentado a consideración de las autoridades el año 1825, se señalaba: que la construcción del muelle en el puerto protegería la vida de "los peones que llaman aguateros", porque es sabido por la experiencia que este tipo de trabajo "les trae los peores resultados a su salud".<sup>85</sup>

Por su parte, los jornaleros que operaban en las lanchas agregaban a la esforzada y difícil tarea de cargar en condiciones sumamente incómodas las mercaderías que debían ser trasladadas desde los barcos a las lanchas y viceversa el riesgo de sus vidas, pues si eran sorprendidos por un temporal en medio de la faena no podían acercarse a la orilla, pues la resaca los habría estrellado contra el roquerío. Al permanecer en el agua y buscar un fondeadero para las lanchas, para esperar mejores condiciones y poder desembarcar, corrían el riesgo de que las embarcaciones se fueran a pique y con ello de morir ahogados si no tenían la suerte de ser auxiliados a tiempo.<sup>86</sup>

El traslado de la carga en el trayecto comprendido entre la orilla y los almacenes también era un trabajo riesgoso y que requería de gran esfuerzo físico. Al peso excesivo de los bultos de mercaderías se sumaban las dificultades que presentaban los lugares en los que se realizaban la descarga y traslado. La falta de instalaciones, terraplenes o plataformas obligaba a los jornaleros a efectuar su trabajo sobre terrenos cubiertos de piedras y guijarros, lo que en muchas ocasiones terminaba por inutilizarlos debido a los numerosos accidentes que los afectaban.<sup>87</sup>

En ocasiones estos accidentes resultaban fatales para el jornalero, pues al caminar sobre los agudos guijarros en la playa perdían el equi-

---

<sup>85</sup> *Ibid.*, vol. 82, s/f. También A.N.S., M.H., vol. 289, fs. 702, y *Memoria Ministerio de Hacienda 1868*, 6.

<sup>86</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 11 noviembre de 1857.

<sup>87</sup> *El Ciudadano*, de Valparaíso, 16 de marzo de 1858.

librio y caían al suelo siendo aplastados por los pesados bultos que cargaban, los que les provocaban contusiones graves y hasta podían causarles la muerte.<sup>88</sup>

Este sistema resultó muy gravoso para los intereses del comercio. La lentitud de las operaciones y en ciertas ocasiones la suspensión total de ellas, a causa de los temporales, entrababa y encarecía la actividad comercial. Además, los comerciantes debían pagar los costos que demandaba la faena y que comprendía el pago de las lanchas y de los jornaleros, lo que alcanzaba alzadas sumas que encarecían los costos de las mercaderías.

Por otra parte, los intereses del Estado se vieron estrechamente vinculados y comprometidos con la labor desarrollada por los jornaleros en la medida que el cobro de los derechos que gravaban a las mercaderías que entraban y salían por el puerto de Valparaíso, como hemos señalado anteriormente, conformaba el grueso de las entradas de aduanas, las que a su vez era el rubro que mayormente aportaba a los ingresos del erario fiscal.<sup>89</sup>

Las labores que debían efectuar los empleados de aduana, encargados de realizar este cobro, resultaron muy complejas con el sistema de carga y descarga que se adoptó y dependían para su realización, en gran parte, de la colaboración y eficiencia de los jornaleros. Una vez que las mercaderías estaban en la playa, ya sea para embarcarlas o desembarcarlas, los funcionarios de aduana procedían a controlarlas para poderles aplicar los derechos con exactitud, los que, además de ser diferenciados para las distintas mercaderías de acuerdo a lo dispuesto por la reglamentación de aduanas, exigían que conforme a la naturaleza de las mercaderías éstas fueran pesadas, medidas o contadas para determinar el monto que debía pagarse. Esto demandaba un gran trabajo y un especial cuidado y atención para evitar que el Fisco resultara burlado.<sup>90</sup>

Los jornaleros debían auxiliar en estas labores a los encargados de aduana, pues sin su colaboración éstos no podían realizar su trabajo; además debían cuidar que la mercadería no se estropeará o dañara y que no se produjeran robos que perjudicaran a los comerciantes, situación que era muy posible que sucediera en medio de la confusión en la que se desarrollaban estas tareas.<sup>91</sup>

<sup>88</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 5 de junio de 1857.

<sup>89</sup> Ver capítulo I, cuadro I, y capítulo II, cuadro 3.

<sup>90</sup> A.N.S., M.H., vol. 248, fs. 15 vta.

<sup>91</sup> A.N.S., I.V., vol. 58, s/f.

A lo anterior, y para hacer aún más complicada esta actividad aduanera, el lugar o playa donde se realizaba la constituían una serie de pequeños espacios o caletas que se ubicaban a lo largo de la costa comprendida entre los edificios de la aduana hasta la playa El Almendral. Esta serie de pequeñas playas, únicos lugares por donde se podían hacer el embarque y desembarque de las mercaderías, se fueron incorporando a esta faena a medida que los barcos que requerían este servicio iban aumentando y la capacidad de los lugares inmediatos a la aduana no dieron abasto.<sup>92</sup>

Esta modalidad que adoptó la actividad portuaria, en la que influyó decisivamente la falta de una infraestructura, derivó en una dependencia del factor mano de obra, sobre el cual recayó la responsabilidad de la realización de esta importante labor y de la cual dependía el normal desenvolvimiento de la actividad comercial. Ello le otorgó a este sector de trabajadores del puerto una importancia y gravitación significativas en el acontecer de la ciudad de Valparaíso y del país.

Esta mano de obra en un comienzo se incorporó de manera espontánea a esta actividad. El aumento de la población en la ciudad de Valparaíso a raíz del desarrollo comercial que se dio a partir de la Independencia permitió reclutar un numeroso contingente laboral para proveer a las diferentes actividades que florecieron bajo el alero del tráfico comercial.<sup>93</sup>

La oferta de mano de obra no fue el problema; por el contrario, el problema que se planteó se dio en relación a la calidad de ella. La falta de hábito y experiencia en una actividad que demandaba un gran esfuerzo y capacidad física derivó en ausentismo e inestabilidad laboral, como también en conductas sociales irregulares —alcoholismo, pendenencias, robos y daños a las mercaderías—, que dificultó aún más su incorporación al sistema, el que demandó exigencias cada vez mayores de acuerdo al crecimiento acelerado que fue experimentando la actividad portuaria.

A esta situación se agregó el vacío legal que se dio en relación a una problemática laboral nueva. En aquellos años el país no contaba con una legislación laboral que permitiera regular esta incorporación a partir de un régimen impositivo que, junto con mantener el orden y la estabilidad social, implementara un proceso de adaptación de esta mano de obra a las exigencias del sistema.

<sup>92</sup> A.N.S., M.H., vol. 275, s/f.

<sup>93</sup> Ver capítulo II, cita 39.



Uno de los primeros males que se manifestó de manera alarmante, en los inicios de esta expansión comercial y como consecuencia de los problemas que presentaba la faena de carga y descarga de mercaderías en el puerto de Valparaíso, fue el incremento que experimentó el contrabando que se realizaba por este puerto.

Las condiciones en que se efectuaba la faena portuaria dificultaron en gran medida las labores que debían realizar el personal de la Aduana y del Resguardo. Estos funcionarios tenían la responsabilidad de controlar y vigilar todo el tráfico portuario y evitar la internación ilegal de mercaderías, con lo que se protegían los intereses del Estado y del comercio establecido.<sup>94</sup>

El perjuicio que produjo el creciente comercio ilegal en el principal puerto de la República, al mermar significativamente los ingresos de aduana, provocó el primer intento de intervención por parte del Estado en la organización de la faena de carga y descarga de mercaderías en el puerto de Valparaíso.

Por decreto de 19 de agosto de 1825 el gobierno dispuso que la carga y descarga de los buques se harían en adelante por su cuenta y administración; para ello se dotaría de barcos o lanchas a cargo de la comandancia del Resguardo. En ellas se haría el carguío de todas las mercaderías que se exportaran e importaran por el puerto de Valparaíso. El personal de las lanchas también sería de cargo del gobierno. Estas medidas se tomaron considerando que "... el contrabando en nuestros puertos se ha hecho escandaloso contra todo el poder de la lei...".<sup>95</sup>

Las medidas que se pretendieron aplicar por parte del gobierno provocaron la indignada reacción del "pueblo de Valparaíso", el que se congregó en el municipio de la ciudad pidiendo que se celebrara un Cabildo abierto para tratar dichas medidas. La asamblea se realizó el 30 de septiembre de 1825 y tuvo que efectuarse en el patio, pues la sala del consejo no pudo contener a la multitud de cerca de 1.000 personas interesadas en participar.<sup>96</sup>

Al calor de los argumentos que se esgrimieron por algunos oradores usando términos altisonantes, se decretó por todo el pueblo pre-

---

<sup>94</sup> Las disposiciones que organizaron las oficinas de Aduanas y del Resguardo, forman parte de las leyes y ordenanzas de aduana que se fueron dictando a través del período que nos ocupa. Su consulta en Ricardo Anguita, *Leyes Promulgadas en Chile, ob. cit.*

<sup>95</sup> *Boletín de las Leyes y de las Ordenanzas y Decretos del Gobierno*, libro 2, 1825, Santiago, 1839, 144.

<sup>96</sup> A.N.S., M. Int., vol. 60, fs. 467 a 472.

sente sostener "... con sus intereses y vidas ..." el cumplimiento de las resoluciones aprobadas. La primera de ellas dispuso "... no obedecer absolutamente ningún decreto ni orden emanado del actual Ministro de Hacienda don Rafael Correa de Saa". Además se solicitaba del gobierno se derogara inmediatamente el decreto en cuestión.<sup>97</sup>

El gobernador de la época, don José Ignacio Zenteno, apoyó entusiastamente las resoluciones de lo que consideró un legítimo "... movimiento popular...", y ordenó promulgar a través de un bando el acta del Cabildo abierto.<sup>98</sup>

Al parecer el movimiento de protesta encontró el apoyo masivo del pueblo y de las autoridades porque se estimó que las disposiciones del decreto del 19 de agosto de 1825 lesionaban los intereses de la comunidad. Estos intereses, se argumentó, eran "... los de los gremios del puerto...", pescadores, cargadores, fleteros y también comerciantes.<sup>99</sup>

Cabe preguntarse por los intereses del contrabando y si éstos también estuvieron representados en el Cabildo abierto del 30 de septiembre; al parecer éstos coincidían, en gran parte, con los defendidos intereses de la comunidad.

Las medidas contempladas en el decreto de gobierno que organizaba bajo el control del Estado la faena de carga y descarga en el puerto de Valparaíso no pudieron ser aplicadas pues a la resistencia que encontró el proyecto entre los vecinos de esta ciudad se sumaron la falta de autoridad y de recursos económicos por parte del gobierno para poder implementar el sistema que se pretendía imponer. El decreto en cuestión fue derogado y las condiciones en que se realizaba la faena portuaria permanecieron inalterables hasta fines de la década de 1830.

Pero el ritmo sostenido de crecimiento del comercio exterior a partir de 1830, aproximadamente, y la mayor complejidad que ello produjo en la actividad portuaria hicieron que los problemas que ésta presentaba fueran tomando una mayor dimensión, afectando cada vez más al normal funcionamiento y desarrollo del movimiento comercial en el primer puerto del país.

El hecho de que el funcionamiento de la actividad portuaria dependiera en gran parte de la mano de obra que realizaba la carga y descarga de la mercadería decidió o más bien dicho obligó al Estado a dar un tratamiento especial y diferenciado a este sector de trabajadores.

<sup>97</sup> *Ibid.*, fs. 467 vta.

<sup>98</sup> *Ibid.*, fs. 466.

<sup>99</sup> *Ibid.*, fs. 467 vta.

Este se concretó en la intervención por parte del Estado en la organización y desarrollo de un gremio que tuvo como objetivo primordial agrupar corporativamente a esta mano de obra y generar un proceso que permitiera superar los inconvenientes que derivaron de su espontánea incorporación al sistema y que afectaban el normal desarrollo de la faena portuaria.

La acción del Estado estuvo encaminada principalmente a ejercer un control exhaustivo de la faena; con ello el proceso de intervención estatal fue abarcando cada vez más aspectos de la organización y funcionamiento de este gremio.

Uno de los aspectos principales y que permitió en gran parte lograr los objetivos que se propuso el Estado a través de esta intervención fue el desarrollado en torno a fijar y especializar esta mano de obra que resultaba imprescindible en la realización de la actividad de carga y descarga. Con ello se logró alcanzar un grado de eficiencia y responsabilidad del factor mano de obra, que permitió al Estado junto con poder garantizar el normal funcionamiento de la actividad comercial proteger sus intereses y los del comercio en general.

Paralelamente con este proceso que se gestó en función de los intereses del Estado y del comercio se dio desde la perspectiva de los intereses de este sector de trabajadores un proceso que les permitió alcanzar un grado de organización que en un momento y en relación a una problemática que los afectó se expresó violentamente y en una situación de antagonismo frente a la autoridad.

Ambos procesos son posibles de comprobar en el análisis de la evolución que experimentó este gremio en una primera etapa que va desde el año 1837, momento en que se inicia la intervención del Estado, hasta el año 1859, en que el gremio es disuelto y se produjo su reorganización por parte del Estado, como efecto de la participación que le cupo a gran parte de sus integrantes en los acontecimientos que se suscitaron en Valparaíso en febrero de ese año a raíz de la crisis política y la guerra civil que afectaron al país.<sup>100</sup>

La intervención del Estado en el Gremio de los Jornaleros y Lancheros de Valparaíso continuó hasta 1890, año en que fue suprimido definitivamente como reacción de las autoridades antes los graves sucesos derivados de las huelgas y desórdenes que protagonizaron los jornaleros de este gremio y los del puerto de Iquique, entre otros, y a los que se sumaron los obreros salitreros de la pampa del Tamarugal.

---

<sup>100</sup> A.N.S., M.H., vol. 383, s/f.

El movimiento fue reprimido por "la fuerza armada", lo que ocasionó muertos y numerosos heridos entre los trabajadores.<sup>101</sup>

El 14 de agosto de 1890, a pocos días de estos hechos, fue aprobado por la Cámara un proyecto presentado por el diputado David Mac-Iver en el que se proponía la supresión definitiva de todos los Gremios de Jornaleros y Lancheros de la República. El Senado en rápido trámite de discusión aprobó a su vez el proyecto el día 25 del mismo mes. La ley comenzó a regir a partir del 1º de enero de 1891.<sup>102</sup>

El Gremio de Jornaleros y Lancheros de Valparaíso fue el primero de estas agrupaciones de trabajadores en organizarse bajo la intervención del Estado y su evolución abarca la totalidad del período comprendido entre los años 1837 a 1890. Pero es en la primera etapa de esta evolución, a la que hemos hecho referencia anteriormente, en la que se define esta intervención y en la que el gremio adquiere sus rasgos más significativos, los que se mantuvieron hasta el momento de su supresión.

#### IV. ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL GREMIO DE JORNALEROS Y LANCHEROS DE VALPARAÍSO, 1837-1859

El 21 de abril de 1837 el gobierno aprobó un Reglamento que estableció en el puerto de Valparaíso un gremio de jornaleros. El decreto que lo organizaba se dictó en un momento en que el Ejecutivo gobernaba haciendo uso de facultades extraordinarias, las que le habían sido concedidas por el Congreso en enero de 1837. Diego Portales se desempeñaba como Ministro en las Carteras del Interior, de Relaciones y de Guerra y Marina. Las facultades extraordinarias las aprovechó Portales para dictar una serie de decretos que le permitieron agilizar el proceso de organización administrativa en el país.<sup>103</sup>

<sup>101</sup> Jorge Barría, *El Movimiento Obrero en Chile, ob. cit.*, 17 y 18. Sobre la huelga en Iquique y la participación del Gremio de Jornaleros y Lancheros de este puerto, ver Julio Pinto Vallejos, *1890: Un año de crisis en la sociedad del Salitre*, en Cuadernos de Historia N° 2, Santiago, 1982, 81 a 86.

<sup>102</sup> Alberto Berguecio, *Los Gremios en Chile*, en Revista Económica, t. III, año 1889, 333 a 351. La discusión del proyecto, en *Boletín de las Sesiones Ordinarias de la Cámara de Diputados*, sesiones de los días 7, 14 y 16 de agosto de 1890, en *Boletín de las Sesiones Ordinarias del Senado, de 1890*, sesión del día 25 de agosto de 1890.

<sup>103</sup> Francisco Antonio Encina, *Portales*, t. I, *ob. cit.*, 327 a 330.

A través de su experiencia adquirida como comerciante y autoridad del puerto, Portales conocía muy bien los problemas que afectaban a la actividad comercial que se desarrollaba en Valparaíso. En 1825, según lo señalamos anteriormente, lo encontramos interesado en llevar a cabo la construcción de un muelle en dicho puerto. Es indudable que su opinión pesó decisivamente en el sistema que se ideó y se aplicó en la organización de la faena portuaria.

El reglamento aprobado el año 1837 fue el primero de tres que se dictaron durante la primera etapa de intervención estatal en este gremio, entre los años 1837 y 1859. Los otros dos corresponden a los años 1846 y 1851, respectivamente, y contribuyeron a perfeccionar la organización y funcionamiento de este gremio bajo la administración del Estado.

En su artículo primero el reglamento de 1837 dispuso que se establecía un gremio de jornaleros en el puerto de Valparaíso para que en forma exclusiva realizara la carga y descarga de las mercaderías extranjeras que debían depositarse en los almacenes de la aduana.<sup>104</sup>

Esta primera reglamentación aplicada al gremio se limitó a organizar la faena de carga y descarga de mercaderías extranjeras en el momento en que éstas eran trasladadas en el tramo comprendido entre las lanchas y la playa, y entre ésta y los almacenes de la aduana. El objeto de ello era poder contar con una ayuda eficaz y segura por parte de los jornaleros, que permitiera facilitar la labor que debían realizar los funcionarios de la aduana para calcular con exactitud los derechos que este tipo de mercaderías adeudaban al Fisco por concepto de su internación al país.

El sistema que se impuso estuvo dirigido, principalmente, a lograr este objetivo; para ello el gobierno dispuso que la dirección del gremio se entregara a una comisión compuesta por tres miembros elegidos, uno entre los alcaides de aduana y los otros dos entre los comerciantes. De esta forma se pretendió que la conducción del gremio quedara en manos de personas que conocían de cerca los problemas que presentaba la actividad de carga y descarga de mercaderías y los perjuicios que éstos ocasionaban a los intereses del Fisco y del comercio. Los miembros de esta comisión directora permanecían tres años en sus cargos y les correspondía supervisar todo lo concerniente al funcionamiento del gremio, de acuerdo a las atribuciones que le fueron concedidas en el reglamento de 1837.<sup>105</sup>

<sup>104</sup> *Boletín de las Ordenes y Decretos del Gobierno*, t. IV, Libro VIII, año 1837, N° 9, Valparaíso, 1846, art. 1, 517.

<sup>105</sup> *Ibid.*, arts. 2 y 3, 517.

La primera comisión directora del gremio fue integrada por el alcaide de la aduana don Francisco de Sale Vidal y los comerciantes don Juan Pablo Infante y don Juan Ramón Sánchez, los que fueron propuestos por el gobernador militar de Valparaíso el 2 de mayo de 1837 al Presidente de la República, quien aprobó esta propuesta el día 6 del mismo mes.<sup>106</sup>

Para la realización de la faena se dispuso que el gremio contara con un número de doscientas veinticinco plazas divididas en quince "cuadrillas" de quince hombres cada una, de entre los cuales se designaba a un capataz mayor y otro segundo, quienes estaban a cargo de su cuadrilla durante la faena. La dirección inmediata del gremio se encomendó a un "capataz mayor" nombrado por la comisión directora y al que le correspondió la supervisión y control de la actividad de carga y descarga de la mercadería, la que debía realizarse de acuerdo a las disposiciones contenidas en el reglamento, y el estricto control del comportamiento de los jornaleros durante el desempeño de sus labores.<sup>107</sup>

Para seleccionar un contingente de individuos que ofreciera ciertas garantías al gremio se exigió, para ser incorporado como jornalero, un certificado de "dos personas fidedignas" que acreditaran su honradez, buena conducta y condiciones físicas favorables para este tipo de trabajo. La solicitud del postulante era calificada primero por el capataz y posteriormente debía ser aprobada por la comisión directora.<sup>108</sup>

Una disposición que recuerda los privilegios que otorgaban a sus miembros los antiguos gremios de artesanos fue la que concedió a los hijos de los jornaleros la "... preferencia a cualquier otro individuo para incorporarse al gremio...".<sup>109</sup>

Una vez que el jornalero era aceptado e ingresaba al gremio se anotaban en un libro que llevaba el capataz mayor su nombre, la fecha de su incorporación y el domicilio, además de asignarle un número. Este número de matrícula, más un distintivo designado por la comisión directora y que era igual para todos los jornaleros, debía ser llevado por cada uno de ellos en un lugar visible durante todo el tiempo que se encontraran trabajando. Si era sorprendido un jornalero trabajando sin su número y distintivo, debía pagar una multa de un peso y si

<sup>106</sup> A.N.S., M.H., vol. 164, s/f.

<sup>107</sup> *Boletín de las Ordenes, 1837, ob. cit.*, arts. 5 y 7, 517.

<sup>108</sup> *Ibid.*, art. 12, 519.

<sup>109</sup> *Ibid.*, art. 44, 522.

llegaba a facilitárselo a un individuo ajeno al gremio perdía su matrícula.<sup>110</sup>

La fácil identificación de los jornaleros del gremio permitía llevar un control relativamente fácil de cada uno de ellos en cualquier momento y por cualquier persona, ya que si surgía algún problema por su causa durante la faena era posible individualizar rápidamente al responsable a través del número de su matrícula. El uso del distintivo, por otra parte, evitaba que individuos ajenos al gremio se confundieran con el personal autorizado que operaba en el lugar en que se realizaban la carga y descarga de mercaderías, los que aprovechaban la confusión que se formaba para robar mercaderías o confundir a los funcionarios de aduana en el control que debían realizar de éstas para calcular la cantidad que debían pagar por concepto de derechos aduaneros. Estos funcionarios, como los del Resguardo, los ubicaban inmediatamente y podían alejarlos del lugar.

Otras disposiciones del reglamento fueron las relativas a horarios de trabajo, los que se fijaron desde las siete de la mañana hasta las cuatro de la tarde en verano y desde las ocho de la mañana a las cuatro de la tarde en invierno, contribuyendo a disciplinar y a crear hábitos de trabajo en este sector de trabajadores.<sup>111</sup>

La efectividad en la aplicación de estas medidas se debió al control permanente que ejercían sobre los jornaleros el capataz mayor y los capataces primero y segundo de cada cuadrilla. El reglamento los obligaba a vigilar permanentemente la realización de la faena, poner orden entre los jornaleros y corregirlos en sus faltas; además, facultaba al capataz mayor para imponerles multas no inferiores a cuatro reales ni superiores a cuatro pesos y si lo estimaba conveniente podía solicitar a la comisión directora la expulsión de un jornalero del gremio.<sup>112</sup>

Las medidas instauradas en la organización del gremio permitieron fijar esta mano de obra ya que la posibilidad de ocuparse como jornalero en la carga y descarga de mercaderías extranjeras sólo era posible si se pertenecía al gremio. El permanecer en éste estaba condicionado a un desempeño regular o permanente y a mantener un comportamiento de acuerdo a las normas que lo regían. Ello permitió, a su vez, que este sector de trabajadores alcanzara un cierto grado de especialización, pues la exclusividad de sus funciones y la eficiencia exigida les otorgaron una destreza en el desempeño de la faena.

<sup>110</sup> *Ibid.*, art. 11, 518 y art. 6, 517.

<sup>111</sup> *Ibid.*, art. 10, 518.

<sup>112</sup> *Ibid.*, art. 7, 518, y arts. 14 y 15, 519.

Otro factor importante que permitió un control por parte del Estado en los trabajos del gremio y en el movimiento de mercaderías que entraban y salían por el puerto de Valparaíso fue el sistema que se instauró para efectuar el pago a los jornaleros.

El capataz de cada cuadrilla daba diariamente un informe verbal al capataz mayor de los bultos que se habían cargado y descargado, indicando su tipo o clase, el buque o procedencia y el nombre de los interesados.<sup>113</sup>

Con estos datos el capataz mayor confeccionaba las planillas correspondientes a cada cuadrilla. Para realizar el cálculo de lo que se adeudaba al gremio, se basaba en la tarifa que determinaba el reglamento para la carga y descarga de las mercaderías, la que se fijó de acuerdo al tipo de producto, su volumen y la forma en que se trasladaba.<sup>114</sup>

Una vez que la planilla estaba calculada, el capataz mayor la hacía revisar por el tesorero y se la entregaba al capataz de la cuadrilla a la que correspondía para que éste la cobrara y procediera a distribuirla entre los jornaleros. Esta última operación se llevaba a cabo en presencia del capataz mayor.<sup>115</sup>

El sistema de pago que se impuso colocó al gremio como una instancia intermedia obligada entre el comerciante o consignatario de la mercadería y los jornaleros. Los primeros no podían contratar por su cuenta ni negociar el precio de la mano de obra que necesitaban para realizar la carga y descarga de sus mercaderías; estaban obligados a emplear a los jornaleros del gremio y a pagar el precio estipulado por la tarifa.

Por su parte los jornaleros dependían para el justo pago de su trabajo de la exactitud en el registro de la mercadería que se cargaba y descargaba. Esto hizo coincidir sus intereses con los de los funcionarios de aduana, ya que, aunque por motivos y razones diferentes, ambos debían vigilar las operaciones de control del movimiento de mercaderías y evitar que se burlara su contabilidad.

El sistema resultó muy oneroso para el comercio y al jornalero lo sometió a un régimen de control disciplinario que le restó movilidad; sin embargo, éste se impuso a partir de la capacidad de gestión incontrarrestable del Ejecutivo en el momento que se dictó el decreto que lo organizaba, lo que le permitió hacer prevalecer sus intereses.

<sup>113</sup> *Ibid.*, art. 17, 519.

<sup>114</sup> *Ibid.*, art. 49, 523 y 524.

<sup>115</sup> *Ibid.*, art. 16, 519.



Pero lo que en definitiva validó a la organización gremial y fue la clave de su éxito y permanencia fueron las garantías que se ofrecieron tanto a comerciantes como a jornaleros a partir de la formación de un fondo de ahorros del gremio.

Estos fondos se formaron mediante la contribución de un real para cada peso que el capataz mayor deducía del importe de la planilla que cobraba el gremio y un pequeño monto que era el producto de las multas que se aplicaban a los jornaleros.<sup>116</sup>

La caja del gremio estaba a cargo de un tesorero, el que era nombrado por la comisión directora, previa entrega a ésta de una fianza de dos mil pesos.<sup>117</sup>

Estos recursos de la caja del gremio estaban destinados a pagar el sueldo del capataz mayor que, de acuerdo a lo estipulado en este primer reglamento, alcanzaba a seiscientos pesos anuales. Además se asignaron doscientos pesos para solventar los gastos de oficina. Al tesorero se le asignó un sueldo equivalente a un 8 por ciento del total de los ingresos de la caja.<sup>118</sup>

Esto permitió que la administración del gremio se financiara a partir de sus propios recursos, y no le significó al Fisco ningún costo por concepto del sistema impuesto para proteger sus intereses.

Los comerciantes resultaron protegidos en sus intereses pues la tesorería del gremio respondía por los daños que causaban los jornaleros a la mercadería en su carga y descarga, siempre que fuera de su responsabilidad y debido a descuidos o negligencia de su parte. También en el caso de que se comprobara un robo en alguna de las cuadrillas la tesorería del gremio indemnizaba al comerciante. El juzgado de comercio conocía de estas materias y mediante sentencia determinaba la responsabilidad de los jornaleros y si correspondía efectuar el pago.<sup>119</sup>

Si los autores del daño o robo de mercaderías eran identificados, lo que era fácil de lograr gracias al registro que se llevaba de las cuadrillas y del trabajo que realizaban, la dirección del gremio exigía de los jornaleros implicados el reintegro de la cantidad pagada por la tesorería, además de aplicar en cada caso las penas que contemplaba el reglamento.<sup>120</sup>

<sup>116</sup> *Ibid.*, art. 21, 519 y 520.

<sup>117</sup> *Ibid.*, art. 20, 519.

<sup>118</sup> *Ibid.*, arts. 27 y 28, 520.

<sup>119</sup> *Ibid.*, arts. 29, 30 y 31, 520 y 521.

<sup>120</sup> *Ibid.*, arts. 30 y 31, 520 y 521.

Para los jornaleros los fondos de la tesorería financiaban diferentes beneficios en su favor. Pago de atención médica en el hospital; en caso de enfermedad, se les auxiliaba con la cantidad de cuatro reales diarios por el término de ocho días; si el enfermo quedaba hospitalizado, la cantidad se rebajaba a la mitad y se entregaba a sus familiares, mujer e hijos. Si era soltero se suspendía totalmente esta asignación.<sup>121</sup>

Si un individuo del gremio fallecía, la tesorería pagaba los derechos de su entierro, siendo "... los menos costosos ...", y "... si el difunto dejase mujer e hijos legítimos ...", se les entregaba a éstos la cantidad de veinticinco pesos por una vez.<sup>122</sup>

En caso de que por razones de servicio el jornalero se inutilizase absolutamente para trabajar, se le otorgaba una "mesada" de por vida, que oscilaba entre dos a seis pesos, según las circunstancias de cada uno y de acuerdo a lo que estimara conveniente la comisión directora. Para obtener este beneficio se requería que el reclamante presentara la documentación que comprobaba su invalidez.<sup>123</sup>

El reglamento de 1837 dispuso además que, de acuerdo al incremento que fueran experimentando los fondos de la caja del gremio y una vez que éstos alcanzaran una cifra superior a los diez mil pesos, estas asignaciones que beneficiaban a los jornaleros se aumentarían al doble.<sup>124</sup>

Organizado el gremio de acuerdo a los objetivos descritos, los que comprendieron los intereses tanto del Fisco como de los comerciantes y jornaleros, su puesta en práctica acarreó excelentes resultados según el Ministro de Hacienda quien en 1839, a sólo dos años de iniciado el proceso de intervención estatal, opinaba al respecto:

"... los jornaleros de Valparaíso forman una asociación organizada perfectamente, que se espide a completa satisfacción de los negociantes, i que tiene un fondo común ya muy considerable que responde por las faltas cometidas por cualquiera de sus miembros. Es hermoso es espectáculo de regularidad i honradez que ofrece esta asociación así como lisonjero ver ya planteada entre nosotros una institución que, como la que nos ocupa, tiene una caja de ahorros que socorre a sus contribuyentes en sus dolencias, les da una pensión vitalicia si llegan a inutilizarse en el trabajo, i les permite el consuelo de dejar a sus familiares un fondo de que

<sup>121</sup> *Ibid.*, arts. 34 y 35, 521.

<sup>122</sup> *Ibid.*, art. 36, 521.

<sup>123</sup> *Ibid.*, arts. 37 y 38, 521 y 522.

<sup>124</sup> *Ibid.*, art. 42, 522.

disponer. ¡Ojalá que este ejemplo sea imitado en otros puntos de la República, i por las demás clases de artesanos!".<sup>125</sup>

La razón que tuvo el gobierno para intervenir en la organización del gremio, continuaba diciendo el Ministro, fue que esta actividad de carga y descarga de las mercaderías, si bien era una operación que importaba a los particulares, estaba "... íntimamente ligada con el despacho de la Aduana y Resguardo...". De esto derivó, necesariamente, que el gremio quedó supeditado a los funcionarios de estas oficinas, pues el interés del Estado estuvo encaminado a conseguir que la faena se realizara "... con exactitud y orden...", de acuerdo a reglas fijas y bajo la vigilancia de ciertos empleados e inspectores.<sup>126</sup>

El control que se logró ejercer sobre la actividad de carga y descarga que se realizaba en tierra permitió disminuir el contrabando, los robos y daños en las mercaderías. Pero estos problemas continuaron presentándose y aumentando cada vez más en la etapa de la faena que se realizaba en las lanchas que trasladaban las mercaderías desde los buques a la orilla de la playa.

El contrabando que se realizaba en este tramo adquirió características de escándalo, lo que decidió al Intendente de Valparaíso a intervenir en el asunto. El 1º de mayo de 1844 envió al Ministro de Hacienda un oficio en que le afirmaba que despues de informarse personalmente y a través del "... comercio de la ciudad...", estaba convencido de que "... existe una profunda inmoralidad y enviciamiento en los lancheros...", ya que los robos que cometen los realizan empleando medios "... tan atrevidos y sutiles...", que "... estoi a punto de creer que la clase toda de lancheros se halla corrompida...".<sup>127</sup>

Para cortar este mal, la autoridad del puerto propuso algunas soluciones para ser consideradas por el Ministro de Hacienda; una de ellas contemplaba la construcción de un muelle que permitiera realizar la carga y descarga de las naves directamente, lo que evitaría el tener que emplear a los lancheros en esta faena. Otra de las soluciones propuestas y más factible de aplicar era la de "... incorporar a los lancheros en el gremio de jornaleros o ensanchar éste a fin de poder suprimir aquéllos...".<sup>128</sup>

Esta última medida propuesta por el Intendente deja entrever la consideración que le merecía el gremio de jornaleros del puerto y las

<sup>125</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1839*, 284.

<sup>126</sup> *Idem.*, 284.

<sup>127</sup> A.N.S., M.H., vol. 208, s/f.

<sup>128</sup> *Ibid.*

garantías que éste ofrecía en cuanto a honradez y eficiencia en su desempeño. En otras palabras, es posible afirmar que el gremio a la época y con sólo seis años de su puesta en funcionamiento logró conformar un grupo de trabajadores estables y que respondían a las exigencias que impuso el sistema. Esto hizo recomendable extender su aplicación a otros trabajadores vinculados a la actividad portuaria.

La situación se mantuvo sin alteraciones hasta el año 1846 en que el gobierno preocupado por la baja experimentada por la renta de aduana el año anterior se decidió a intervenir en el problema.<sup>129</sup>

En virtud de una autorización que le concedió el Congreso en noviembre de 1845, el Presidente Bulnes dictó una nueva ordenanza para el gremio, el que tomó el nombre de "Jornaleros y Lancheros", y que comenzó a regir el 1º de junio de 1846. El gobierno consideró que esta nueva reglamentación contenía todas las disposiciones convenientes para que el servicio de la aduana de Valparaíso se pudiera llevar a cabo con "orden y seguridad" y de este modo evitar los problemas que se venían presentando en el desenvolvimiento de la actividad comercial, los que junto con poner trabas al comercio perjudicaban los intereses del Fisco.<sup>130</sup>

La dirección del gremio se entregó a un Administrador, en reemplazo de la anterior comisión directora, quien era nombrado y removido por el Presidente de la República.<sup>131</sup>

Con esta medida culminó un proceso de intervención más directa del Estado en la dirección del gremio y que se inició con la creación de la Junta Directora de Establecimientos de Beneficencia por Decreto Supremo del 11 de noviembre de 1845, a cuyo cargo quedaron la supervisión y el control del funcionamiento de todos los establecimientos de beneficencia de Valparaíso. Esta Junta Directora estaba integrada por los directores de estos establecimientos —hospital, cementerio y gremio de jornaleros—, más el tesorero departamental y dos ciudadanos nombrados por la misma Junta. El Intendente de la provincia era quien la presidía.<sup>132</sup>

Junto con este decreto se dictó otro con la misma fecha, en que se creó la Tesorería de Valparaíso, a cuyo cargo quedó la administración de las rentas de los establecimientos de beneficencia. Esta Tesorería Departamental estuvo dirigida por un tesorero nombrado por

<sup>129</sup> *Memoria del Ministerio de Hacienda 1846*, 7.

<sup>130</sup> *Idem.*, 7 y 8.

<sup>131</sup> *Boletín de las Leyes, Ordenes y Decretos del Gobierno*, 1846, art. 3, 337.

<sup>132</sup> *Idem.*, *Libro XIII*, 1845, 289 y 291.

el Presidente, de quien dependía directamente. Las atribuciones y obligaciones del cargo, según se dispuso en el decreto de su creación, serían las mismas que se observaban para las oficinas fiscales.<sup>133</sup>

Estas medidas adoptadas por el gobierno en la administración del gremio le permitieron una intervención en su funcionamiento que se tradujo en un poder de decisión e influencia que necesariamente se puso al servicio de sus intereses, específicamente del Presidente de la República, de quien el gremio pasó a depender en forma directa.

El reglamento de 1846 entregó al gremio la exclusividad de la carga y descarga de las mercaderías extranjeras, las que debían ser conducidas "... desde el costado del buque hasta los almacenes fiscales o particulares..." y viceversa en caso de los embarques.<sup>134</sup>

Para solucionar los problemas que presentaba la faena en lo concerniente a las operaciones que se realizaban en las lanchas y recogiendo las sugerencias que el Intendente había presentado hacía dos años ante las autoridades de gobierno, se integró a los lancheros al gremio. Para ello se amplió la matrícula de sus integrantes a seiscientos plazas divididas en veinte cuadrillas de treinta hombres cada una, de entre los cuales se designaba un capataz primero y otro segundo que tenían el mando de su cuadrilla. Además debían nombrarse los capataces de mar que se estimaran necesarios.<sup>135</sup>

Estos últimos tenían a su cargo a los jornaleros que se desempeñaban en las lanchas y, aunque eran nombrados por la administración del gremio, dependían de los dueños de las lanchas quienes los proponían para su nombramiento, debiendo depositar una fianza de trescientos pesos en el caso de que fueran aceptados. Si el dueño de la lancha quería removerlos, sólo debía comunicarle al administrador su decisión y retirar la fianza depositada.<sup>136</sup>

De esta forma, los capataces de mar, si bien cumplían funciones dentro del gremio y debían someterse en todo a su reglamentación, no pertenecían a él y no tenían ninguna de las ventajas que la ordenanza concedía a los individuos matriculados.<sup>137</sup>

Las nuevas exigencias impuestas al gremio como efecto de la ampliación de sus funciones en la realización de la faena de carga y descarga de la mercadería hicieron necesario aumentar el número y las

<sup>133</sup> *Ibid.*, 291 a 294.

<sup>134</sup> *Boletín de las Leyes 1846, ob. cit.*, art. 19, 379.

<sup>135</sup> *Ibid.*, art. 13, 378.

<sup>136</sup> *Ibid.*, art. 14, 378.

<sup>137</sup> *Ibid.*, arts. 13 y 14, 378.

atribuciones de los empleados encargados de su mando inmediato. Se nombraron en reemplazo del antiguo capataz mayor dos empleados denominados: Comandante primero y segundo, respectivamente.<sup>138</sup>

Para lograr un control y contabilización más exactos de las mercaderías que cargaba y descargaba el gremio se ideó a partir del reglamento de 1846 un sistema de "boletas" impresas en las que debían anotarse los siguientes datos: número de bultos trasladados, especificando su peso o medida; número de lanchadas empleadas en su transporte; datos del buque en el que se efectuó su carga o descarga y nombre del consignatario al que pertenecían las mercaderías.<sup>139</sup>

Estas boletas eran entregadas a los capataces de cuadrilla y de mar, según correspondiera, los que debían anotar los datos en el mismo momento en que las mercaderías eran embarcadas o desembarcadas por sus cuadrillas; esta operación debía realizarse en presencia del dueño o consignatario de ellas, quien tenía que dar su visto bueno aceptando el cargo correspondiente.<sup>139-a</sup>

El comandante segundo tenía la responsabilidad de supervisar esta operación e intervenir en ella revisando y rubricando cada una de las boletas. Estas le eran entregadas diariamente por los capataces de cuadrilla y de mar para ser enviadas al comandante primero después de haber efectuado la revisión correspondiente.

A su vez el comandante primero tenía la obligación de llevar un libro en el que se anotaban cada día todos los datos consignados en cada una de las boletas entregadas por el comandante segundo. Con esta información confeccionaba las planillas calculando, de acuerdo a la tarifa, las cantidades que se adeudaban al gremio. Estas planillas eran enviadas a la Tesorería Departamental para que se efectuara el cobro al dueño o consignatario de la carga.<sup>140</sup>

Junto con este registro del movimiento de las mercaderías que cubría todas las etapas de la faena realizada por el gremio y de cuya exactitud dependían sus intereses, los capataces de mar y de cuadrilla debían además revisar la mercadería cotejándola con las órdenes de la Alcaldía de la Aduana y del Resguardo, pues debía existir una estricta correspondencia con éstas, ya que les estaba prohibido bajo cualquier circunstancia cargar o descargar alguna mercadería que no

---

<sup>138</sup> *Ibid.*, art. 4, 378.

<sup>139</sup> *Ibid.*, art. 33, N° 5, 383.

<sup>139-a</sup> *Ibid.*, art. 22, Nos. 7 y 8, 380.

<sup>140</sup> *Ibid.*, art. 33, Nos. 5 y 6, 382 y 383.

estuviera incluida en tales órdenes, las que eran emitidas por dichas oficinas para este efecto.<sup>141</sup>

En consideración al tipo de trabajo que debían realizar los capaces y la responsabilidad que sobre ellos recaía, al tener que efectuar un control exacto de las mercaderías que se trasladaban, el reglamento de 1846 dispuso que a partir del año 1850 no se admitiría ningún capaz de cuadrilla ni de mar que no supiera leer y escribir.<sup>142</sup>

Mediante estos controles sucesivos y realizados por instancias diferentes —Aduana, Resguardo y Gremio de Jornaleros y Lancheros—, los que debían coincidir entre ellos, se logró frenar en gran parte el comercio clandestino que se realizaba en el puerto aprovechando el momento en que cargaban y descargaban las mercaderías. Esto permitió proteger los intereses del Fisco comprometidos con el cobro de los derechos de aduana.<sup>143</sup>

Los alcaides de aduana en un informe del 29 de abril de 1847, refiriéndose al gremio de jornaleros, señalaban "... los jornaleros son unos de los custodios que tienen los intereses fiscales ...", pues, además de las labores propias de la carga y descarga de las mercaderías, estaban obligados a cuidar "... tanto en el desembarque como en el embarque ..." los cargamentos en las calles públicas, como también en el despacho de internación "... son igualmente obligados a custodiar la carga que se va sacando de los almacenes ...".<sup>144</sup>

El comerciante resultó también mejor protegido por la nueva modalidad, pues sus intereses quedaron resguardados con la posibilidad de poder cobrar una indemnización por los robos y daños que sufriera la mercadería en cualquiera de las etapas que comprendía la faena de carga y descarga. En la práctica se adoptó la costumbre de agregar a la boleta en que se anotaban los datos de la mercadería el o los nombres de los jornaleros de la cuadrilla que tenían a su cargo la mercadería en cada uno de los tramos de la faena; esto permitía, según

<sup>141</sup> *Ibid.*, art. 22, Nº 1, 379.

<sup>142</sup> *Ibid.*, art. 11, 378.

<sup>143</sup> El contrabando se desplazó hacia otros puntos más alejados del puerto y que no contaban con una vigilancia eficiente. La documentación que registra una actividad permanente y al parecer de gran importancia en las caletas inmediatas al puerto, Las Habas, El Membrillo, Playa Ancha, y también hacia el sector de Viña del Mar y lugares más apartados como Algarrobo, permiten realizar un estudio al respecto, que podría ofrecer interesantes novedades e ilustrar el problema del comercio clandestino en la época.

<sup>144</sup> A.N.S., I.V., vol. 58, s/f.

el informe de los alcaides anteriormente citado, individualizar a los culpables del robo o daño sufrido en la mercadería.<sup>145</sup>

Las mayores exigencias que se impusieron a los individuos del gremio en pos de otorgarle a la actividad una mayor seguridad y eficiencia lograron ser asimiladas por éstos a partir de las medidas disciplinarias que se aplicaron y que permitieron crear en ellos hábitos y conductas de trabajo acordes con las exigencias que les demandó el sistema.

El reglamento de 1846 concedió mayores atribuciones en esta materia al comandante primero, el que además de poder aplicar multas, suspensiones o solicitar la expulsión de los jornaleros quedó facultado para enviarlos a "... los lugares públicos de prisión, cuando, estando en servicio...", cometieran algún delito que lo mereciera.<sup>146</sup>

El procedimiento era breve y expedito; bastaba con que el comandante primero comprobara el delito e individualizara al culpable para aplicar la sanción. Para hacer efectiva la orden debía comunicarle su resolución al administrador quien a su vez lo comunicaba al Intendente para que éste confirmara la sentencia ordenando al encargado de la prisión que retuviera al jornalero por el tiempo estipulado en dicha sentencia.

El procedimiento lo conocemos a través de una documentación que consigna un gran número de estos casos. En ellos se especifican, por lo general, los delitos o faltas cometidas por los jornaleros y los días que éstos deben permanecer en la cárcel. Otras veces, y dependiendo de la gravedad del hecho, se agregaba a esta sentencia la expulsión del gremio.

Con fecha 9 de agosto de 1847 el comandante primero Ramón Jofré comunicó al administrador del gremio Agustín Montiel haber enviado a la cárcel al patrón de lancha Mariano Rosales; este individuo señalaba el comandante "... me á hecho pagar ocho lanchadas, cuando no tenía sino seis, y a dejado a otro individuo sin pagarle dos..."; a este hecho se agregó otro similar en que el dicho Rosales cobró una lancha de trabajo que ya se le había pagado. Todo esto, terminaba señalando el comandante "... aunque de poco valor, deben castigarse severamente para escarmentar a los demás...", por lo que junto con "... hacerlo conducir preso le hice saber que quedaba dado de baja...".<sup>147</sup>

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> *Boletín de las Leyes, 1846, ob. cit., art. 34, N° 4, 383.*

<sup>147</sup> A.N.S., I.V., vol. 58, s/f.



El administrador del gremio envió la comunicación solicitando al Intendente confirmar la sentencia el 10 de agosto de 1847, señalando que de acuerdo a los antecedentes proporcionados por el comandante estimaba que procedía la expulsión del patrón de lancha Mariano Rosales junto con su permanencia por quince días en prisión. Agregaba para justificar la medida que:

“Estos hechos, aunque al parecer de poca entidad, son trascendentes a la moral y a la disciplina del gremio, y por lo mismo conviene tratar a sus autores con la severidad que el caso exige para evitar que los demás sigan tan funesto ejemplo”.<sup>148</sup>

Otras faltas que eran castigadas con prisión eran del tipo de las cometidas por el jornalero Miguel Vergara, quien de acuerdo al informe del administrador del gremio al Intendente de 12 de septiembre de 1848, se "...presentó al servicio sumamente ebrio e insultándose..." con el comandante primero, quien procedió a enviarlo a la cárcel.<sup>149</sup>

En otras oportunidades el administrador comunicaba al Intendente la pena aplicada sin especificar las faltas, como en el caso de la comunicación de 19 de junio de 1852, en que le indicaba los nombres de los jornaleros y los días de detención a que habían sido condenados "...por faltas que han cometido en el servicio...": Andrés Briones, quince días; José Campo, ocho días; y José Mercedes Castillo, diez días.<sup>150</sup>

Los casos, a través de la documentación, se repiten con características similares y regular frecuencia. Llama la atención la naturaleza eminentemente judicial de esta función que se entregó a los encargados del gremio y cuyo ejercicio se concedió sin más límites que el criterio y discreción que ellos pudieran emplear en su aplicación, ya que de acuerdo a los casos que se consignan en la documentación consultada se desprende que no existía ninguna otra instancia de apelación o de mera revisión por otra autoridad ajena al gremio. El Intendente de la provincia en todos los casos se limitó a confirmar lo resuelto por el comandante y el administrador del gremio.

Todas estas medidas adoptadas en el funcionamiento del gremio estuvieron orientadas a lograr una mayor eficiencia de parte de la mano de obra, lo que permitió garantizar una protección a los intereses

<sup>148</sup> *Ibid.*

<sup>149</sup> *Ibid.*

<sup>150</sup> *Ibid.*

del Fisco y del comercio en general. Pero el sistema, a la vez, y desde la perspectiva de los intereses de los trabajadores, implementó una política tendiente a perfeccionar y aumentar los beneficios que los integrantes del gremio percibían a partir de los fondos de su caja.

El reglamento de 1837, junto con crear la caja del gremio, dispuso que, de acuerdo al incremento que fueran experimentando sus fondos, las asignaciones que beneficiaban a los jornaleros se aumentarían.<sup>151</sup>

La comisión directora del gremio a poco tiempo de estar funcionando solicitó al gobierno con fecha 17 de abril de 1839 que se reformara el artículo 36 del reglamento en lo que decía relación al beneficio de recibir la cantidad de \$ 50 por una vez y que favorecía a la mujer e hijos del jornalero que moría, el que debía ampliarse a las madres de los jornaleros que morían solteros.<sup>152</sup>

Además se solicitó se agregara un artículo único que disponía que a partir del 1º de noviembre de 1839 tanto las viudas de los jornaleros que murieran casados, como las madres de los que murieran solteros, tendrían derecho a una pensión vitalicia que se calcularía por la comisión directora y que no podría bajar de 6 pesos ni subir de 10 pesos mensuales.<sup>153</sup>

Ambas modificaciones al reglamento fueron aceptadas por el gobierno y aprobadas mediante un decreto supremo del 20 de abril del mismo año, haciéndose la salvedad de que las beneficiadas podrían elegir entre la cantidad fija por una sola vez o la pensión vitalicia.<sup>154</sup>

Este tipo de pensiones fueron incorporadas en los reglamentos de 1846 y 1851 y asimiladas al sistema de jubilaciones del gremio.

El 21 de julio la comisión directora envió al supremo gobierno para su aprobación una resolución en que proponía establecer "... una escuela con fondos del gremio para la educación de los hijos varones de los jornaleros...", en la que se les enseñaría a leer y escribir, algunas nociones de aritmética y la doctrina y moral cristianas. La escuela estaría a cargo de un profesor elegido por la comisión, quien quedaría bajo la inspección inmediata de ésta.<sup>155</sup>

Para las hijas de los jornaleros se proponía que en razón de "... la falta de maestra profana..." su educación se hiciera mediante una solicitud de admisión en la escuela de las madres del Sagrado

---

<sup>151</sup> Ver nota 124.

<sup>152</sup> A.N.S., M.H., vol. 179, s/f.

<sup>153</sup> *Ibid.*

<sup>154</sup> *Ibid.*

<sup>155</sup> *Ibid.*

Corazón de Jesús y María. Para ello la caja del gremio cancelaría una módica suma mensual; también se pediría a las religiosas que dentro del convenio o acuerdo se comprometerían a dar a 4 ó 6 niñas "... que se distinguieran por sus aptitudes..." una educación más esmerada que las pusiera en condiciones de desempeñarse como maestras algún día.<sup>156</sup>

El gobierno aprobó la propuesta inmediatamente, aplaudiendo este tipo de iniciativa que favorecía con el beneficio de la educación a los hijos de los jornaleros.<sup>157</sup>

En los estados de la caja del gremio publicados en el diario "El Mercurio" de Valparaíso, el año 1843, correspondientes al primer semestre del año, figuraba en los gastos realizados la cantidad de 227 pesos por concepto de "Educación de hijos e hijas de jornaleros".<sup>158</sup>

En el balance de los fondos de la caja del gremio correspondientes al segundo semestre del año 1844, publicado en este mismo diario, este rubro aparece bajo la denominación de "Educación de las hijas de jornaleros", y la cantidad consignada es menor que la anterior: sólo alcanza a 180 pesos. La cantidad destinada a la educación de los hijos varones se suprimió; al parecer la creación de la escuela por cuenta del gremio no dio resultado. Desconocemos las razones del fracaso de esta iniciativa.<sup>159</sup>

Los fondos del gremio fueron aumentando progresivamente; este capital fue colocado a interés mediante préstamos a particulares y a algunas instituciones privadas y fiscales. El año 1845 de acuerdo al balance correspondiente al segundo semestre de ese año el capital del gremio puesto a interés alcanzó la cifra de 12.000 pesos.<sup>160</sup>

En un estado de los fondos del gremio publicado el año 1858 en "El Mercurio" de Valparaíso los capitales del gremio entregados a interés, su monto, tanto por ciento del interés anual y destinatarios eran los siguientes: en billetes de la Caja de Crédito Popular 29.500 pesos; doña Pastora Acevedo de Soto, 4.000 pesos al 12 por ciento; 600 pesos al 11 por ciento a don Adolfo de la Cruz; a la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, la cantidad de 33.900, desglosada en los siguientes porcentajes y cantidades: al 10 por ciento, 22.700 pesos; al 11 por ciento, 2.600 pesos, y al 12 por ciento, 8.600 pesos; y finalmente la

<sup>156</sup> *Ibid.*

<sup>157</sup> *Ibid.*

<sup>158</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 7 de julio de 1843.

<sup>159</sup> *Ibid.*, 23 de enero de 1845.

<sup>160</sup> *Ibid.*, 29 de enero de 1846.

cantidad de 3,700 pesos, depositados en el banco al 8 por ciento. El total de los capitales puesto a interés de propiedad de la caja del gremio ascendía a la suma de 71.700 pesos.<sup>161</sup>

Los beneficios que se otorgaban a los jornaleros así como la cantidad de fondos de propiedad de la caja del gremio constituyeron un factor decisivo en el proceso de fijación de esta mano de obra en la actividad de carga y descarga de mercaderías en el puerto de Valparaíso.

El sistema aplicado a partir de 1846 en la organización del gremio y que contempló de esta forma favorecer tanto a los intereses del Fisco como también los del comercio y de los mismos jornaleros logró funcionar con eficiencia, salvo en lo que tuvo que ver con los nuevos trabajos que a partir de esta reglamentación tuvieron que cumplir los individuos del gremio en la faena que se efectuaba en las lanchas.

Según expresiones del administrador del gremio en un informe enviado al Intendente el 14 de junio de 1850, el sistema instaurado acarreó "...males inmensos a los intereses del Fisco y del comercio en general...".<sup>162</sup>

Continuaba el informe señalando que estando el gremio organizado en cuadrillas de treinta hombres cada una, al fondear un buque con procedencia del extranjero se le designaba de acuerdo al turno una de estas cuadrillas para que se hiciera cargo de las operaciones de desembarque y embarque de las mercaderías. Los deberes de la cuadrilla asignada eran:

"1º, tripular diariamente las lanchas que destinen los capataces de mar, de acuerdo con el consignatario del buque para el desembarque de la carga; 2º conducir dicha carga desde el costado del buque hasta los almacenes fiscales o particulares... y, 3º extraer de los expresados almacenes la carga que se despacha para embarcar, tripulando igualmente las lanchas que han de conducirla hasta el costado del buque".<sup>163</sup>

Los problemas que se suscitaron en opinión del administrador fueron que el número de individuos que componían cada cuadrilla no era suficiente para cumplir todas las obligaciones enumeradas anteriormente y, por otra parte, los jornaleros "...que tripulan las lanchas son absolutamente inhábiles para gobernarlas...", pues no estaban acostumbrados a los trabajos de mar y sufrían "...mareos u otras

<sup>161</sup> *Ibid.*, 13 de marzo de 1858.

<sup>162</sup> A.N.S., M.H., vol. 248-A, fs. 673.

<sup>163</sup> *Ibid.*, fs. 673 y 673 vta.

enfermedades que los reducen a la nulidad...". Todo ello producía retardos en la faena que afectaban al comercio que sufría pérdidas por este concepto; al mismo tiempo la Alcaldía de Aduana y el Resguardo experimentaban atrasos en sus labores, obligando a sus empleados a permanecer en sus funciones "... hasta las ocho de la noche...".<sup>164</sup>

Era el caso que el retardo también impedía que se realizara el despacho de todas las lanchas, quedando algunas de éstas cargadas toda la noche esperando hasta el día siguiente para ser descargadas. Esto favorecía el robo de mercaderías, lo que perjudicaba al gremio, pues era responsable de esta carga, de producirse algún robo o pérdida su caja debía indemnizar al comerciante.<sup>165</sup>

La impericia de los jornaleros también redundaba en pagos que debía efectuar la caja del gremio, pues la mercadería resultaba dañada ya sea por "... lo mal estibada de la carga...", o porque al momento de fondear las lanchas a la orilla "... fracasan perdiendo parte o el todo de la carga...".<sup>166</sup>

Como una solución a los problemas enumerados, el administrador propuso a la autoridad provincial dividir el gremio en dos secciones; la primera se llamaría sección "terrestre", y estaría compuesta de cuatrocientas cuarenta y dos plazas organizadas en cuadrillas de veintidós hombres cada una y a cuyo cargo quedarían las operaciones de carga y descarga y otros trabajos que se realizaban en tierra. La segunda sección, denominada "marítima", se compondría de doscientas plazas organizadas en cuadrillas de dieciocho individuos cada una, las que se encargarían de tripular las lanchas y de todo lo concerniente a los trabajos de mar. Para hacerse cargo de esta sección se propuso crear el cargo de "Capitán de Mar".<sup>167</sup>

El 6 de agosto de 1850 el Intendente de Valparaíso en sesión de la Junta de Beneficencia dio cuenta de una nota al Ministro de Hacienda en que, acogiendo el proyecto del administrador del gremio de jornaleros, autorizaba que éste se dividiera en dos secciones denominadas marítima y terrestre. Se aprobó además la creación del cargo de Capitán de Mar con una remuneración de 700 pesos anuales.<sup>168</sup>

El año siguiente se dictó un nuevo reglamento para el gremio de jornaleros y lancheros de Valparaíso que fue incluido en la Ordenanza

<sup>164</sup> *Ibid.*, fs. 673.

<sup>165</sup> *Ibid.*, fs. 673 vta.

<sup>166</sup> *Ibid.*

<sup>167</sup> *Ibid.*, fs. 674 y 674 vta.

<sup>168</sup> A.N.S., I.V., vol. 66, s/f.

de Aduana publicada el 23 de agosto de 1851. En el nuevo reglamento se incorporó la modificación relativa a dividir el gremio en dos secciones.<sup>169</sup>

La matrícula de jornaleros y lancheros se fijó en seiscientos cincuenta y seis plazas divididas en dos secciones: terrestre y marítima. La primera comprendía cuatrocientos individuos divididos en veinte cuadrillas de veintidós hombres cada una; la marítima sumaba doscientos dieciséis plazas divididas en doce cuadrillas de a dieciocho hombres. Cada una de estas cuadrillas cubría la dotación de seis lanchas a razón de tres hombres por lancha; de entre ellos se escogía uno que era designado "patrón de lancha".<sup>170</sup>

La sección marítima quedó a cargo del comandante segundo, pues el reglamento no contempló la creación del puesto de Capitán Mayor para hacerse cargo de esta sección. El comandante segundo debía controlar y contabilizar el movimiento de mercaderías, ordenar y supervisar los trabajos que correspondía efectuar y vigilar por el buen comportamiento de toda la "gente de mar".<sup>171</sup>

Para reemplazar al comandante segundo en las funciones que anteriormente desempeñaba se nombró un nuevo empleado, el "Mayor del gremio". Este se ocupaba principalmente de intervenir en el peso o medida de las mercaderías que se embarcaban y desembarcaban, revisando y rubricando las boletas en que constaba el cargo que el consignatario de la mercadería adeudaba al gremio por los trabajos realizados.<sup>172</sup>

La nueva reglamentación del gremio distinguió con mayor precisión los diversos trabajos que comprendía la faena de carga y descarga de mercadería y el nivel de destreza que cada uno de ellos exigía, por parte de la mano de obra, para llevarlos a cabo en forma eficiente y segura.

Los diversos trabajos que debían realizarse y las características de exigencia y especialización que cada uno de ellos demandaba de parte de los trabajadores se expresaron en los salarios que éstos percibían y que iban de acuerdo a la labor que cada uno de ellos desempeñaba en la faena.

La distribución del producto de la planilla que cobraba el gremio, de acuerdo al reglamento y tarifa respectivos, se hacía según

---

<sup>169</sup> *Boletín de las Leyes, Ordenes i Decretos del Gobierno* 1851, 380 a 398.

<sup>170</sup> *Ibid.*, arts. 5, 6 y 7, 380 y 381.

<sup>171</sup> *Ibid.*, art. 33, 391.

<sup>172</sup> *Ibid.*, art. 34, 393.

un cálculo que comprendía primero una cantidad fija que se separaba del total y que correspondía a cada lanchada empleada en el transporte de la mercadería. Esta cantidad, de acuerdo al tipo de mercadería transportada, podía ser de 17 ó 14 reales. El comandante segundo repartía estas cantidades entre los tripulantes de la lancha; en el primer caso correspondían 6 reales para el patrón de la lancha y cinco reales y medio para los remeros; en el segundo caso cinco reales y cuatro y medio, respectivamente.<sup>173</sup>

El sobrante de la planilla se dividía por partes iguales entre los integrantes de la cuadrilla que había trabajado en tierra. De la cantidad que resultaba para distribuir entre cada uno de ellos, se adjudicaba al capataz primero su parte más un 50 por ciento; al capataz segundo y a los aguateros su parte y un 20 por ciento más; el remanente se repartía entre los demás jornaleros por partes iguales.<sup>174</sup>

La cantidad semanal o mensual que recibían los individuos del gremio es imposible de determinar pues dependía del volumen del movimiento comercial. Los salarios no eran fijos; en épocas de invierno, en que las condiciones del clima paralizaban parcial o totalmente la faena, los jornaleros y lancheros veían mermar sus ingresos. En cambio, en meses de gran movimiento y condiciones climáticas favorables para la faena los integrantes del gremio trabajaban horas extras y también los días domingos y festivos, lo que aumentaba considerablemente sus salarios. También se producían diferencias entre las cuadrillas de acuerdo a la rapidez con que éstas desarrollaban sus trabajos, lo que les permitía una mayor carga y descarga de mercadería, que se traducía a su vez en mayores ingresos para la cuadrilla.

Tenemos una sola referencia que nos permite establecer un mínimo de salario diario para los individuos del gremio; se trata del caso de los jornaleros que se desempeñaban en trabajos dentro de los almacenes de la aduana en el traslado de mercaderías y del despacho interno, quienes, según un informe de los alcaides al Intendente de fecha 4 de agosto de 1854, conformaban una cuadrilla que "se compone de aquellos individuos que por su edad y achaques habituales no pueden ocuparse en la carga y descarga...".<sup>175</sup>

Estos jornaleros recibían un salario fijo por parte de la aduana y que equivalía a un peso por ocho horas de trabajo para cada uno. El pago se efectuaba mediante boletas emitidas por los alcaides en

<sup>173</sup> *Ibid.*, art. 57, 397 y 398.

<sup>174</sup> *Ibid.*, art. 57, 398.

<sup>175</sup> A.N.S., M.H., vol. 301, fs. 530 vta.

las que se anotaban el nombre de uno de los jornaleros, el número de ellos que se habían empleado en el trabajo, la cantidad de horas trabajadas y la suma que debía cancelárseles. El total era repartido en cantidades iguales para cada uno de los jornaleros que habían participado en el trabajo.<sup>176</sup>

Esta cuadrilla que se desempeñaba en los almacenes de la aduana era la que realizaba los trabajos menos calificados, por lo tanto sus salarios eran los más bajos. Esto nos permite deducir que el resto de los jornaleros y lancheros tenían que recibir a lo menos un salario promedio de más de un peso diario. La diferencia de salarios en uno y otro caso debe haber sido significativa, pues a los primeros y en consideración a lo que percibían no se les descontaba ninguna cantidad para la caja del gremio.<sup>177</sup>

La incorporación de los lancheros al gremio encontró en su aplicación problemas insalvables que hicieron fracasar el nuevo sistema. El administrador del gremio con fecha 12 de mayo de 1852 informaba a las autoridades que, en "... el corto plazo que ha transcurrido desde que se planteó el nuevo régimen de jornaleros hasta hoy...", el comercio ha sufrido perjuicios "... a consecuencia de haberse ausentado del país la mayor parte de los lancheros que componían la sección marítima...". Las razones que a juicio del administrador han decidido a los lancheros a ello son "... que no les conviene sujetarse a lo que previene la ordenanza al orden al servicio...".<sup>178</sup>

En virtud de lo expuesto el administrador dispuso que el gremio de jornaleros y lancheros se compondría de una sola sección, dividida en veintiuna cuadrillas de treinta y dos hombres cada una, "... las cuales se ocuparán de los trabajos de mar y tierra en la forma que antes se practicaba".<sup>179</sup>

La emigración de los lancheros se debió a razones más complejas que las enunciadas por el administrador del gremio. Por una parte coincidieron dos hechos que incidieron en ello: la crisis económica que afectó al país a partir del año 1848 y la coyuntura del "boom" de California, que se convirtió en la "leyenda dorada" para todo aventurero que aspiraba a enriquecerse fácilmente.

El 21 de julio de 1848 el diario "La Reforma" comentaba en un artículo titulado *Perspectiva de Valparaíso*:

<sup>176</sup> *Ibid.*, vol. 359, s/f (varias boletas de pago a jornaleros).

<sup>177</sup> *Ibid.*, vol. 301, fs. 530 vta. y 531.

<sup>178</sup> *Ibid.*

<sup>179</sup> *Ibid.*



"Este pueblo antes en movimiento continuo hoy representa la idea de la decadencia. El trabajo escasea cada día más, y lejos de ser un punto de atracción, su industriosa población emigra por falta de ocupaciones... Al lado de la Aduana los cargadores están con los brazos cruzados y pensativos...".<sup>180</sup>

Meses después, el mismo diario refiriéndose a las expectativas que se ofrecían en California para los trabajadores chilenos señalaba: "... Parece fuera de duda, que ningún trabajador gana menos de una onza de oro por día en California...".<sup>181</sup>

A esta situación se agregó el intento por parte del Estado de someter a los lancheros a un sistema de control mediante su ingreso al gremio. Esta incorporación representó, por una parte, la fijación de un salario de acuerdo a la tarifa, lo que impedía el trato directo con el consignatario de la mercadería y con el propietario de la lancha. Y además debían contribuir con 3/4 de real por peso a los fondos del gremio.<sup>182</sup>

Junto a lo anterior la responsabilidad de indemnizar al dueño de las mercaderías en los casos de robo o daños que se produjeran a éstas durante la faena, y por culpa de los individuos del gremio, resultó un cargo extremadamente gravoso para los lancheros, pues a ellos les correspondía realizar los trabajos que ofrecían un mayor riesgo para las mercaderías. El pago de la indemnización en un primer momento era cancelado por la caja del gremio, pero de acuerdo al reglamento y a través del sistema de control que se realizaba en el transcurso de la faena, según lo señalamos anteriormente, se individualizaba fácilmente a los responsables de los robos o daños sufridos por la carga, quienes debían pagar en definitiva dicha indemnización a través de los descuentos que se les hacían de sus salarios.<sup>183</sup>

Todas estas razones pesaron en la resistencia que encontró entre los lancheros la nueva reglamentación del año 1851 que pretendió incluirlos en el gremio. Esta actitud persistió en ellos, lo que dejó sin efecto la medida a pesar de que los problemas derivados de la crisis económica fueron superados y la fuerte emigración de trabajadores del primer momento fue disminuyendo paulatinamente a través de la década de 1850.

<sup>180</sup> *La Reforma*, de Valparaíso, 21 de julio de 1848.

<sup>181</sup> *Ibid.*, 12 de diciembre de 1848.

<sup>182</sup> *Boletín de las Leyes 1851*, *ob. cit.*, art. 36, 393.

<sup>183</sup> art. 45, 395.

Hacia 1857 el sistema de control y organización por parte del Estado en la faena de carga y descarga de mercaderías en el puerto de Valparaíso sólo incluía a los jornaleros. Los lancheros actuaban con absoluta autonomía, lo que derivó en serios problemas para el comercio y en general para el funcionamiento de la actividad portuaria. En marzo de ese año el diario "El Mercurio" comentaba al respecto:

"Desde hace algún tiempo se queja el comercio del retardo que experimentan sus buques en el embarque y desembarque, y que este mal lejos de disminuir, va ya en aumento. El mal proviene de que todos los lancheros se han confabulado entre sí para no trabajar mientras no se le pague un precio mayor que el acostumbrado".<sup>184</sup>

Los dueños de lancha se quejaban que no podían satisfacer las demandas de los lancheros pues éstas eran "exageradas", lo que los obligaba a paralizar las lanchas ante la negativa de éstos de tripularlas.<sup>185</sup>

Los dueños de lanchas elevaron en esa ocasión una presentación al Intendente de la provincia para que interviniera en el problema suscitado por los lancheros y poder "cortar este abuso"; la autoridad contestó que "no tenía atribuciones" para hacerlo. Ante esta respuesta "El Mercurio" sugería que la manera de dar una solución era "... instituyendo un Gremio de Lancheros semejante en todo al Gremio de Jornaleros...", pues esta organización ha dado "brillantes resultados".<sup>186</sup>

La situación al respecto se mantuvo sin modificaciones y los problemas que provocaba fueron en aumento. El año 1858 el mismo diario insistía en la idea de instaurar un gremio que "corte los abusos" que frecuentemente cometían los lancheros.<sup>187</sup>

El sistema de intervención estatal que se ideó e implantó en la organización y funcionamiento de los jornaleros logró a través de esta primera etapa de su evolución generar un proceso que de manera paulatina creó condiciones en este sector de trabajadores que les permitieron adaptarse al sistema y poder responder a sus exigencias. En el caso de los lancheros, en cambio, se intentó incorporarlos tardíamente a un sistema de control y exigencias al cual no estaban habituados.

<sup>184</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 2 de marzo de 1857.

<sup>185</sup> *Ibid.*

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> *Ibid.*, 19 de abril de 1857.

Esto último explica sus conductas problemáticas y el persistente rechazo al sistema.

Hacia fines de esta primera etapa el gremio continuó llamándose de "Jornaleros y Lancheros", pero en la práctica sólo comprendía a los primeros.

Este gremio del puerto de Valparaíso y los resultados obtenidos mediante la intervención del Estado decidieron al gobierno a hacer extensivo el sistema a otros puertos. En 1846 se dictaron, siguiendo el modelo del reglamento elaborado ese mismo año para el gremio de jornaleros y lancheros de Valparaíso, las ordenanzas que establecían gremios similares en los puertos de Coquimbo y Talcahuano.<sup>188</sup>

Finalmente la Ordenanza de Aduanas de 1851, que incorporó entre sus disposiciones el reglamento del Gremio de Jornaleros y Lancheros del puerto de Valparaíso, dispuso además que todos los gremios de jornaleros y lancheros de la república se organizarían de acuerdo al sistema establecido en este puerto.<sup>189</sup>

## V. DISOLUCIÓN Y REORGANIZACIÓN DEL GREMIO

Hacia mediados de la década de 1850 el gremio de jornaleros de Valparaíso, a menos de veinte años de iniciada la intervención estatal en su organización y funcionamiento, logró consolidar un prestigio de eficiencia y responsabilidad en el desempeño de las labores que le fueron asignadas en la faena de carga y descarga de mercaderías en este puerto. Esto distinguió a sus integrantes del resto de los trabajadores portuarios no afiliados a este tipo de organización, como fue el caso de los jornaleros que realizaban similares funciones en el comercio de cabotaje y de los lancheros, a quienes nos referimos en el capítulo anterior.

Pero junto a estos logros del sistema, que permitieron proteger eficazmente los intereses del Fisco y del comercio en general, su aplicación generó una problemática que afectó directamente a los intereses de los trabajadores. Esto contribuyó a desprestigiar este tipo de organización y fue uno de los factores que incidieron en la resistencia que encontró el intento del Estado por ampliar su aplicación.

Uno de los principales problemas lo constituyó el costo que representó su funcionamiento, ya que fue en desmedro de los ahorros

<sup>188</sup> *Boletín de las Leyes 1846, ob. cit.*, 515 a 530.

<sup>189</sup> Ricardo Anguita, *Leyes Promulgadas en Chile, ob. cit.*, 586.

de los jornaleros, pues el sistema se financiaba a partir de los fondos de la caja del gremio, los que provenían de los aportes que obligadamente debían entregar éstos de sus salarios.

El crecimiento que experimentó el gremio como efecto de las funciones que tuvo que ir cubriendo a medida que el movimiento portuario fue incrementándose y su control fue haciéndose cada vez más complejo, produjo un aumento constante del personal de empleados a cuyo cargo se entregó su dirección.

El aumento del gasto por este concepto fue constante. En el primer semestre de 1843 alcanzó a un total de 786 pesos, 3 reales, de los cuales 579 pesos, 6 reales correspondían al sueldo del capataz mayor y los 206 pesos, 5 reales restantes a la comisión del 8 por ciento sobre los fondos del gremio y que el reglamento asignó por concepto de sueldo al tesorero de la institución.<sup>190</sup>

Las reformas que se hicieron al reglamento los años 1846 y 1851 aumentaron la dotación de empleados, como también los sueldos que éstos percibían, debido a las nuevas funciones que se les asignaron. De acuerdo a lo dispuesto por el último de estos reglamentos en esta materia, el comandante primero recibía un sueldo anual de 1.200 pesos; el segundo de 700 pesos; el Mayor de 600 pesos y el escribiente de la oficina 400 pesos.<sup>191</sup>

El total de gastos anuales por concepto de sueldos al personal del gremio ascendió el año 1851 a 2.900 pesos, es decir 1.450 semestral. Esta última cifra comparativamente con el gasto que se hacía en un semestre el año 1843, según lo señalado anteriormente, equivalía a un alza del 84,5 por ciento en sólo ocho años.

Al suprimirse la sección marítima del gremio el año 1852, se eliminó al mismo tiempo el cargo de Mayor, pues este empleado estaba a cargo de dicha sección, pero según un acuerdo de la Junta de Beneficencia de 13 de febrero de 1855 el sueldo asignado al cargo se mantuvo y se dispuso que fuera repartido, a modo de aumento, entre los otros empleados. Al comandante primero le correspondió un

<sup>190</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 7 de julio de 1834.

<sup>191</sup> *Boletín de Leyes 1851*, ob. cit., 394. Algunos sueldos de funcionarios públicos de acuerdo a la ley del 7 de octubre de 1852, permiten compararlos con los de los empleados del gremio y percibir su importancia. Los alcaides de la Aduana de Valparaíso recibían un sueldo anual de \$ 2.900, en consideración a su categoría y a la responsabilidad que sobre ellos recaía; un primer guarda-almacenes ganaba \$ 1.400; los oficiales de aduana recibían, de acuerdo a su grado, un sueldo que oscilaba entre \$ 1.200 y los \$ 600, también anuales.

Ricardo Anguita, *Leyes Promulgadas*, ob. cit., 602.

alza de 400 pesos anuales y al segundo y al escribiente de 100 pesos a cada uno.<sup>192</sup>

La medida adoptada mantuvo la cifra que se destinaba a sueldos del personal a pesar de que el gremio se redujo en el número de sus integrantes; esto afectó mayormente a los fondos de la caja, que debió financiar la misma cantidad a partir de menores ingresos, pues los aportes, debido a la reducción de la matrícula, disminuyeron.

Los gastos por concepto de Tesorería también aumentaron, pues al crearse la Tesorería Departamental de Valparaíso el año 1845, a cuyo cargo quedó el manejo de los fondos del gremio, se dispuso que los costos que demandara su funcionamiento se financiarían a partir de los aportes de un 50 por ciento por parte de la Municipalidad y el otro 50 por ciento con cargo a los fondos del hospital, cementerio y gremio de jornaleros, respectivamente.<sup>193</sup>

Mediante Decreto Supremo del 21 de octubre de 1857 se precisó el porcentaje que le correspondía a cada uno de estos establecimientos en el 50 por ciento que debían absorber del gasto total por concepto de Tesorería. Una cuarta parte pagaba el hospital, tres octavos el cementerio y los otros tres octavos el gremio de jornaleros.<sup>194</sup>

En el balance anual de la caja del gremio, el año 1859, los gastos por sueldos de empleados y sirvientes alcanzaron a 4.112 pesos y la cantidad que le correspondió aportar, por este mismo concepto, a la Tesorería fue de 1.946 pesos. Comparativamente, el total de ingresos que percibió la caja durante el mismo año mediante los aportes de los jornaleros ascendió a un total de 11.663,72 pesos.<sup>195</sup>

De acuerdo a estas cifras anuales, el gasto por concepto de sueldos a los empleados a cargo del gremio llegó a representar un 51,9 por ciento del total de los ingresos de la caja provenientes de los aportes de los trabajadores. De esta forma el sistema, que perseguía como uno de sus objetivos primordiales cautelar los intereses del Fisco y del comercio, era financiado a partir de los ahorros de quienes debían soportar el rigor y las exigencias del sistema.

Otro de los gastos que comprometieron seriamente los fondos de la caja fueron los pagos que se efectuaban por jubilaciones y pensiones en el caso de la muerte de un jornalero. Este beneficio era uno de los más importantes que entregaba el gremio a sus integrantes, pero el

<sup>192</sup> A.N.S., M.H., vol. 306, s/f.

<sup>193</sup> *Boletín de las Leyes 1855, ob. cit.*, 291 y 292.

<sup>194</sup> A.N.S., I.V., vol. 118, s/f.

<sup>195</sup> A.N.S., M.H., vol. 440, s/f.

aumento que experimentó este rubro limitó las posibilidades de otorgar más y mejores beneficios a los jornaleros activos.

De un total de 1.054 pesos que se pagaban por asignaciones a jubilados y viudas en el primer semestre de 1843, éstas aumentaron a 1.286 pesos en el primer semestre de 1845 y para el año de 1859 el gasto anual era de 7.361 pesos, lo que da una cantidad de 3.680 pesos semestral. El aumento del gasto por este concepto creció, de acuerdo a las cifras semestrales, el año 1859 en un 186 por ciento con respecto a un semestre de 1845 y en un 249 por ciento a igual período en 1843.<sup>196</sup>

El aumento de las jubilaciones y pensiones en un período tan corto de tiempo deja entrever el alto porcentaje de accidentes que inutilizaban a los jornaleros, pues era la única causal de jubilación; también la de mortandad que, independientemente de las expectativas de vida que existían para la generalidad de la población a la época, debió ser mayor en el caso de estos trabajadores que estaban expuestos a una labor que se caracterizaba por sus extremas condiciones de rigor y exigencias físicas.

En general los gastos aumentaron en una proporción mucho mayor al incremento que experimentaron los ingresos. Las diferencias que se producían entre gastos e ingresos eran saldadas con el capital que la caja logró acumular en la primera parte de la evolución del sistema en que la relación era inversa, eran mayores los ingresos que los gastos. También contribuyeron a aminorar o anular estas diferencias que se producían otros ingresos que percibía la caja. El más importante de éstos era el proveniente de las ganancias que se obtenían por los capitales entregados a interés.<sup>197</sup>

El costo que llegó a representar el sistema para la caja del gremio, junto a las condiciones de trabajo y los pocos y reducidos beneficios que recibían los jornaleros activos, motivaron el descontento y el malestar de éstos con respecto al sistema.

Toda esta problemática encontró un tratamiento y divulgación especial en la prensa local, debido al clima de agitación política que vivió el país en la segunda mitad de la década de 1850 y cuyo objetivo fue cuestionar y desprestigiar la gestión administrativa del Presidente Manuel Montt.

---

<sup>196</sup> Cifra de cantidades semestrales y anual para cálculo de porcentaje, en *El Mercurio*, de Valparaíso, 7 de julio de 1843.

*El Mercurio*, de Valparaíso, 23 de enero de 1843.

A.N.S., M.H., vol. 440, s/f.

<sup>197</sup> Ver capítulo IV, nota 161.

La oposición al régimen se alineó, independientemente de las diferencias ideológicas, en un frente común llamado "fusión liberal-conservadora". Esta alianza, cuyo principal jefe fue Domingo Santa María, se propuso luchar sin tregua en contra del gobierno imperante y sostuvo la "... impostergable necesidad de reformar la Constitución y convocar a una Asamblea Constituyente".<sup>198</sup>

Uno de los órganos importantes de prensa con que contó la oposición fue "El Mercurio" de Valparaíso, al que se sumaron a partir del año 1858 otros diarios que comenzaron a publicarse en las principales ciudades del país.<sup>199</sup>

Los problemas que aquejaban al gremio de jornaleros de Valparaíso fue uno de los temas que se prestaron para criticar las diferentes formas de intervención estatal en la vida ciudadana. Ello explica la gran cantidad de noticias, comentarios y análisis que suscitó la problemática del gremio.

El diario "El Mercurio" en su edición del 25 de febrero de 1858 publicó una carta de *Unos Jornaleros*, en la que se exponían los problemas que se les presentaban a estos trabajadores cuando enfermaban y tenían que acudir al hospital. En este establecimiento no se les brindaba la atención necesaria, por lo cual debían abandonarlo aún estando enfermos. Por otra parte la caja del gremio les proporcionaba en estos casos un "miserable auxilio", que no les permitía atender a sus necesidades mínimas, por lo que el trabajador se veía obligado a gastar sus pocas economías o volver a trabajar a pesar de su enfermedad. Mientras tanto, señalaban los jornaleros, nuestra caja "... mantiene un número más que suficiente de empleados, en cuya dotación se gasta anualmente una suma exorbitante...".<sup>200</sup>

Al mes siguiente el diario "El Ciudadano, mediante el mismo recurso de publicar una supuesta carta de jornalero, volvió a insistir

<sup>198</sup> Ricardo Donoso, *Desarrollo Político y Social de Chile desde la Constitución de 1833*, Santiago, 1942, 48 y 49. Historiografía relativa al periodo: Julio César Jobet, *ob. cit.*; Julio Heise, *150 años de evolución, ob. cit.*, *Historia de Chile. El Período Parlamentario, ob. cit.*; Alberto Edwards, *Los partidos políticos chilenos*, Santiago, 1976; Alberto Edwards, *El gobierno de don Manuel Montt 1851-1861*, Santiago, 1932; Jaime Eyzaguirre, *Historia de las instituciones políticas y sociales de Chile*, Santiago, 1981; Francisco Antonio Encina, *Historia de Chile*, t. XXV, Santiago, 1984; Luis Barros Borgoño, *Proemio para la obra de don Alberto Edwards "El gobierno de don Manuel Montt"*, Santiago, 1933; Maurice Zeitlin, *The Civil Wars In Chile*, New Jersey, 1984.

<sup>199</sup> Raúl Silva Castro, *Prensa y Periodismo en Chile (1812-1856)*, Santiago, 1958.

<sup>200</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 25 de febrero de 1858.

sobre este problema, agregando otros datos y exponiendo las duras condiciones de trabajo de los jornaleros, las cuales eran responsabilidad del gobierno, señalaba, pues no ha procurado solucionar los problemas "... de muelles, de pescantes y rampas ..." para poder trabajar con comodidad y sin tantos riesgos. La indiferencia de las autoridades, afirmaba, era la causa de que muchos hombres quedaran inútiles porque trabajaban sobre piedras y guijarros y a la fecha "... tenemos más de veinte y tantos enfermos ...".<sup>201</sup>

Continuaba la carta refiriéndose a los problemas que debían enfrentar estos enfermos que permanecían en sus casas curándose, no obstante que la caja del gremio cancelaba cuatro reales diarios al hospital para que fueran atendidos. Pero los jornaleros se negaban a ingresar a este establecimiento porque había en él "... tantas clases de enfermedades, que entra allí un enfermo con una y sale con seis ...".<sup>202</sup>

El problema que se presentaba con los jornaleros enfermos que no se hospitalizaban era que no recibían la ayuda de dos reales diarios que la caja disponía entregarles automáticamente para auxiliar a sus familias durante todo el tiempo que permanecieran en el hospital. Los que permanecían en sus casas no recibían esta asignación y debían solicitar una ayuda a través de trámites engorrosos y que demoraban días y a veces meses, para que en definitiva se les concedieran cuatro o cinco pesos. Terminaba su carta el jornalero en cuestión preguntándose si era suficiente esta suma para un enfermo que tenía seis u ocho meses de cama y la comparaba con "... la gran suma que se consume de nuestra caja en sueldos inútiles ...", mientras se negaba el legítimo acceso a los jornaleros a sus propios ahorros.<sup>203</sup>

Todos los inconvenientes del sistema se atribuían a la intervención del gobierno en la conducción del gremio. "El Mercurio", en un artículo publicado en diciembre de 1857 titulado "Gremio de Jornaleros", comentaba:

"Suelen cometerse a veces ciertas anomalías que pasan ante los ojos ilusos, por actos legales, tal es la monstruosidad de ellos. Una de estas aberraciones, es lo que se hace con el pobre Gremio de Jornaleros. Mui sabido y mui bueno fue reducir a un gremio a los pobres jornaleros, hacerles un reglamento, fijarles un arancel y establecerles una caja de ahorros; pero mui arbitrario atri-

---

<sup>201</sup> *El Ciudadano*, de Valparaíso, 16 de marzo de 1858.

<sup>202</sup> *Ibid.*

<sup>203</sup> *Ibid.*



buirse el gobierno el decreto de hacer y deshacer de sus intereses lo que juzgare más conveniente, porque esto es atacar la libertad individual...".<sup>204</sup>

Las críticas más agudas y mordaces fueron dirigidas en contra de la persona del administrador del gremio Nicolás Albano. El cargo de administrador no era rentado y por lo general lo había ocupado un funcionario de la aduana, uno de los alcaides, como es el caso de José Agustín Montiel, quien se desempeñó como tal desde agosto de 1846 hasta enero de 1855.<sup>205</sup>

Hacia el año 1858 el administrador Nicolás Albano, quien no era funcionario de la aduana, detentaba además de este cargo en el gremio de jornaleros, según el diario "El Ciudadano", los de:

"Prior del Tribunal de Consulado, proveedor de la Marina Nacional, rematante de propios, contratista de obras públicas, asesor de la Intendencia, secretario de cámara del Presidente de la República y socio del Banco de Valparaíso".<sup>206</sup>

Se acusaba de corrupción administrativa a todos los altos funcionarios de gobierno, encabezados por Nicolás Albano, de quien se decía que abogaba por Montt "... porque su nombre le presta facilidades y protección para los negocios...".<sup>207</sup>

Este personaje, blanco de los ataques de la oposición, representaba para este sector las exageraciones y el abuso de autoridad en que había incurrido el gobierno. Una de las acusaciones más graves que se le hacían era la de intervenir en la compra de calificaciones electorales. El diario "El Ciudadano", en un artículo titulado *El Vendido Tripulina* y que firmaba "Un Jornalero sin tacha", acusaba a Albano de querer comprarle su calificación por una onza, ofreciéndole además dinero para comprar la de algunos de sus compañeros.<sup>208</sup>

En otro comentario al respecto, este mismo diario comentaba que uno de los agentes eleccionarios "de don Nicolás" solicitaba el concurso de ciertos vecinos de Valparaíso ofreciéndoles un obsequio de 200 pesos y además algún empleo en el Resguardo.<sup>209</sup>

<sup>204</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 30 de diciembre de 1857.

<sup>205</sup> A.N.S., M.H., vol. 316, s/f.

<sup>206</sup> *El Ciudadano*, de Valparaíso, 27 de febrero de 1858.

<sup>207</sup> *Ibid.*, 10 de marzo de 1858.

<sup>208</sup> *Ibid.*, 25 de marzo de 1858.

<sup>209</sup> *Ibid.*, 13 de febrero de 1858.

También se dieron algunos hechos de violencia protagonizados por los jornaleros y que contribuyeron a aumentar el clima de tensión y agitación que se vivía en el puerto de Valparaíso durante el año 1858. El día 2 de mayo se originó, según lo informaba "El Mercurio", una "camorra" entre varios jornaleros y unos "pacos" y después de darse algunos puñetazos la policía llevó presos a los jornaleros dejando en libertad a los "pacos". Terminaba la noticia con la pregunta "... ¿Por qué se aprehendió a los unos y no a los otros que tal vez fueron los agresores o los que comenzaron la gresca?".<sup>210</sup>

Otro hecho de esta naturaleza se registró pocos meses después y en él estuvieron involucrados los jornaleros y dos oficiales. Encontrándose un número de gente reunida en el sector de los almacenes fiscales, los oficiales les pidieron que se identificaran y explicaran el motivo de tal reunión, a lo que muchos de los que allí estaban contestaron señalando sus gorras numeradas que acreditaron que eran jornaleros del gremio. Uno de ellos que no tenía tal distintivo y que se identificó como capataz tuvo un altercado con los oficiales, por lo que éstos pretendieron llevarlo preso, a lo que se opusieron todos los demás, con lo que tuvieron que retirarse los oficiales "... por no poder hacerse obedecer...".<sup>211</sup>

Estos conatos de enfrentamiento entre jornaleros y representantes de la autoridad, aunque sin mayores consecuencias, fueron manifestaciones tanto del descontento de los primeros como del clima de tensión y agitación que imperaba en el ámbito portuario en el momento previo al desenlace violento que tuvo la problemática política que afectaba al país, al producirse el enfrentamiento armado entre los bandos en pugna.

La guerra civil se inició con un levantamiento, a principios del año 1859, en la ciudad de Copiapó acaudillado por Pedro León Gallo, quien, al frente del ejército revolucionario, venció a las fuerzas de gobierno en la batalla de Los Loros. A esta primera insurrección, se sumaron las que se produjeron en las ciudades de San Felipe, Talca y Talcahuano.<sup>212</sup>

El 28 de febrero del mismo año los insurrectos intentaron apoderarse del puerto de Valparaíso para poder asestar un duro golpe al gobierno, pues la posibilidad de controlar esta importante plaza comercial le permitiría privarlo de su principal fuente de ingresos. La

<sup>210</sup> *Ibid.*, 3 de mayo de 1858.

<sup>211</sup> *Ibid.*, 22 de julio de 1858.

<sup>212</sup> Ricardo Donoso, *Desarrollo Político*, ob. cit., 50.

lucha se inició al mediodía con la acción por parte de "... un grupo de jornaleros, cargadores, capataces i gente del pueblo..." de aproximadamente 300 individuos en total, que procedieron a asaltar algunos almacenes de la aduana donde se encontraban armas y municiones.<sup>213</sup> Posteriormente, unos cuantos de ellos se ubicaron en el cerro inmediato donde se encontraba el cuartel de artillería y el resto se distribuyó en el plano comprendido entre los almacenes fiscales y la Intendencia, lugar en que se produjo el enfrentamiento con la guardia de esta última, la que debido al reducido número de fuerzas con que contaba no pudo rechazar el primer intento de asalto en el que los amotinados pretendieron incendiar la puerta de acceso del edificio. Pero al ser auxiliados por el Batallón de Artillería N° 3, la brigada de policía y el fuego graneado que se hizo desde los buques de guerra "Maipú" y "Constitución", lograron rechazar a los insurrectos. La lucha continuó por varias horas, hasta que las fuerzas de gobierno lograron derrotarlos, capturando a más de cien de ellos.<sup>214</sup>

También se produjeron enfrentamientos en el barrio de El Almendral y en la zona llamada La Rinconada. En estos sectores actuó eficazmente el Regimiento de Cazadores a Caballo, desalojando a los amotinados y destruyendo las barricadas que éstos construyeron para evitar o dificultar el acceso a los cerros.<sup>215</sup>

El diario "El Ferrocarril" a los tres días de haberse producido el levantamiento comentaba:

"Valparaíso vuelve a sus tareas ordinarias. Seguro ya del restablecimiento del orden, el comercio abre sus puertas i el movimiento mercantil principia a aparecer".<sup>216</sup>

Los efectos que tuvo la activa participación de gran parte de los integrantes del gremio de jornaleros en la revuelta del día 28 no se hicieron esperar. El Intendente con fecha 1º de marzo ordenó su disolución y reorganización mediante un decreto que dispuso además que el contador de la aduana de Valparaíso quedaría a cargo de la reorganización. Terminaba el documento en que comunicaba lo anterior al Ministro de Hacienda señalando que la urgencia de las medidas adoptadas se debía a que los jornaleros:

<sup>213</sup> *El Ferrocarril*, de Santiago, 1º de marzo de 1859.

<sup>214</sup> *Ibid.*

<sup>215</sup> *Ibid.*, 2 de marzo de 1859.

<sup>216</sup> *Ibid.*, 3 de marzo de 1859.

"... la mayor parte o casi todos han hecho uso de las armas contra el orden, las que ellos mismos estrajeron de los Almacenes de Aduana donde se hallaban depositadas, para armarse y distribuir las entre el populacho; por lo que espero de V. S. aprobar esta medida".<sup>217</sup>

El Presidente Montt con fecha 3 de marzo aprobó lo obrado por el Intendente de Valparaíso en relación al gremio de jornaleros y lancheros, decretando la disolución completa de dicho gremio y comisionando para su reorganización al ministro contador de la aduana de dicho puerto Francisco Bascañán Guerrero, quien sería considerado por el momento como su jefe superior y administrador.<sup>218</sup>

El diario "El Mercurio" comentaba al respecto que dicha reorganización debería hacerse en un breve plazo, y que para ello se consideraría una matrícula de 600 plazas, las que se dividirían en 19 cuadrillas. La incorporación de los integrantes del gremio se haría considerando como siempre "... el mérito y las garantías del afiliado...".<sup>219</sup>

Por decreto del 23 de marzo de 1859 el gobierno aprobó las medidas propuestas por la comisión integrada por los ministros de la aduana de Valparaíso con respecto a la reorganización del gremio de jornaleros y lancheros de este puerto. La matrícula efectivamente contaría de 600 plazas distribuidas en 19 cuadrillas, cada una de las cuales estaría al mando de un capataz primero y uno segundo. Para la incorporación de cada uno de los jornaleros se emplearía una papeleta impresa en la que se consignarían todos sus datos personales y sus datos físicos, lo que permitiría una exacta individualización de cada uno y la posibilidad de contar con toda la información relativa a su persona. Los jornaleros que se encontraba presos por su participación en los hechos del día 28 de febrero y fueran condenados no podrían optar al retiro de sus ahorros depositados en la caja del gremio. Aquellos que no fueran incorporados por la disminución de plazas y no hubieren cometido delitos podrían retirar los.<sup>220</sup>

"El Mercurio" comentó las nuevas disposiciones aplicadas al gremio, especialmente las relativas a la forma adoptada para registrar la incorporación de los jornaleros, señalando:

<sup>217</sup> A.N.S., M.H., vol. 383, s/f.

<sup>218</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 10 de marzo de 1859.

<sup>219</sup> *Ibid.*

<sup>220</sup> A.N.S., M.H., vol. 383, s/f.

"Según ellas, cada individuo que se afilie en él asume una responsabilidad de todos sus actos, de que con dificultad podrá eludirse, desde que tiene que dar una filiación en que se expresarán varias circunstancias conducentes todas a garantizar su conducta...".<sup>221</sup>

Las medidas tendientes a controlar el desempeño de los jornaleros afiliados al gremio se intensificaron, se trató de dar garantías de su buena conducta y a la vez se entregaron los medios que permitieran a los funcionarios a cargo de su funcionamiento contar con una suficiente información de cada uno de los integrantes y utilizarla en su identificación y segura ubicación en caso de que se presentaran problemas.

La experiencia sufrida a raíz de los acontecimientos del motín del 28 de febrero, las consecuencias que un hecho de esta naturaleza acarrearían a las actividades económicas del puerto y los perjuicios que causarían a los intereses del Fisco y del comercio mostraron la vulnerabilidad del sistema y los peligros que encerraba su extrema dependencia del factor mano de obra.

Sin embargo, el gobierno debió insistir en el sistema de intervención estatal y mantener esta asociación gremial de trabajadores. Esta decisión obedeció fundamentalmente a la imposibilidad de dar con una solución que reemplazara a aquélla. La falta de instalaciones portuarias adecuadas que permitieran prescindir de un contingente numeroso de mano de obra y facilitara la carga y descarga de las mercaderías, junto con la necesidad, siempre vital, de proteger los intereses del Fisco, obligó a mantener el sistema e intentar perfeccionarlo.

Bajo el título de *Incertidumbre*, el diario "El Mercurio" expresaba su preocupación frente a esta situación y la necesidad de crear condiciones que aseguraran el normal funcionamiento de la actividad comercial:

"Una intentona revolucionaria en Valparaíso, traería incalculables males, comprometería quizás a la nación por tantos intereses extranjeros que podrían ser amagados o robados por nuestra plebe, haciendo perder a la vez al comercio del país injentes sumas, que harían la ruina de muchas familias y que vendría a ser el colmo de nuestro descrédito trayéndonos conflictos de grave trascendencia, a más de las víctimas que causaría".<sup>222</sup>

<sup>221</sup> *El Mercurio*, de Valparaíso, 28 de marzo de 1859.

<sup>222</sup> *Ibid.*, 5 de mayo de 1859.

Los hechos de comienzos del año 1859 que decidieron al gobierno a disolver el gremio junto con su decisión de reorganizarlo marcaron el término de la primera etapa en la evolución de esta organización de trabajadores. A través de ella adquirió sus rasgos y características más significativas, aquellas que de acuerdo a las circunstancias históricas que se dieron posteriormente y que incidieron es una problemática que la fue afectando definieron la naturaleza de las formas de expresión y de las acciones que fue desarrollando como respuesta a dicha problemática.

### CONCLUSIONES

Nuestra investigación sobre el Gremio de Jornaleros y Lancheros de Valparaíso en su primera etapa de evolución, la fase formativa, nos permite afirmar que la existencia de esta forma temprana de organización de trabajadores se debió a la activa participación que le cupo al Estado tanto en su generación como en su funcionamiento y administración.

Esta intervención estatal en el campo laboral se explica a partir de la importancia que llegó a tener la actividad comercial para la economía del país y, muy en especial, para el Estado, pues se constituyó en la principal fuente de recursos para la Hacienda Pública.

Del normal desenvolvimiento de dicha actividad en el principal puerto de la república, sede del comercio y del mundo de los negocios durante el período estudiado, dependió en gran parte la estabilidad del sistema económico local y las posibilidades que el Estado tuvo de contar con los ingresos necesarios para desarrollar e implementar el proceso de la puesta en marcha del país.

La importancia comercial que adquirió la ciudad de Valparaíso convirtió a la actividad portuaria que en ella se desarrollaba en un problema de gran envergadura debido a la falta de una infraestructura portuaria que permitiera responder con relativa eficiencia a las demandas, cada vez mayores, que impuso el intenso tráfico comercial.

Esta situación en la que se encontraba el puerto al momento de producirse la expansión del comercio exterior derivó en la adopción de un sistema para realizar la carga y descarga de mercaderías que dependió fundamentalmente del factor mano de obra, lo que planteó la necesidad de incorporar un importante contingente laboral a dicha actividad.

Los problemas que presentaba esta mano de obra en el momento en que fue adscrita al sistema obligaron al Estado a generar un proceso

que permitiera superar los inconvenientes que derivaron de su espontánea incorporación y que, entre otros efectos, puso en peligro el normal desenvolvimiento de la actividad comercial.

La respuesta del Estado a esta problemática fue la creación e instauración, a partir de su intervención directa, de un gremio que agrupó corporativamente a este sector de trabajadores y cuyo objetivo primero fue crear condiciones que permitieran fijar y especificar esta mano de obra, imprescindible en la realización de la faena portuaria, para con ello garantizar el funcionamiento de una actividad que le era prioritaria en función de sus intereses.

Por lo tanto, este gremio de trabajadores portuarios surgió, en un primer momento, a raíz de la necesidad que tuvo el Estado de proteger sus intereses. Pero en la medida que en su aplicación el sistema debió responder a esta expectativa, se tuvo que considerar e incorporar, a su vez, los intereses de los comerciantes y de los trabajadores. En este sentido, el Estado a través de su participación en el gremio, actuó como una instancia intermedia que ordenó las relaciones entre capital y trabajo.

La necesidad de considerar tanto los intereses del Estado como de los comerciantes y de los trabajadores le otorgó al gremio un grado de complejidad mayor, pero a la vez éste fue un factor que gravitó poderosamente en la aceptación que encontró el sistema en estos dos últimos sectores y por lo tanto en la efectividad que logró su aplicación.

Por otra parte y junto a lo anterior, la aplicación del sistema al entrar en contacto con una problemática que lo fue afectando generó una dinámica al interior del gremio que derivó en situaciones de conflicto entre los diferentes intereses que debió salvaguardar esta institución.

Una manifestación de lo anterior lo constituyó el descontento que se dio entre los jornaleros hacia fines de esta primera etapa de la evolución del gremio y que fue capitalizado por los partidos políticos opositores al gobierno, lo que derivó en la violenta participación que le cupo a gran parte de los integrantes del gremio en los acontecimientos de febrero de 1859 en Valparaíso.

Dentro de los logros que nos interesa destacar en nuestra investigación está el hecho de que el gremio estudiado constituye la primera de estas organizaciones establecidas en el país. Lo que la convierte a su vez, de acuerdo a lo que la historiografía ha señalado hasta ahora, en la primera organización de trabajadores surgida en la etapa republicana.

El estudio de esta primera forma de organización de trabajadores y los aportes que en este sentido representa nuestra investigación nos permiten plantear el problema acerca de los orígenes del movimiento obrero organizado en Chile. Consideramos con respecto a este punto que de acuerdo a los antecedentes que hemos aportado en relación al gremio de jornaleros y lancheros de Valparaíso es necesario relacionar la existencia de éste, como también el de otros gremios portuarios que se establecieron con posterioridad, con el momento en que aparecen en el panorama laboral las mutuales.

En este sentido, el gremio portuario de Valparaíso al situarse con anterioridad a las mutuales y tomando razón de que uno de sus objetivos y concreciones más importantes fue, desde la perspectiva de los intereses de los trabajadores, la formación de un fondo gremial a partir de los aportes de sus miembros destinados —en parte— a proporcionarles a sus integrantes ciertos beneficios, constituye el antecedente de aquellas sociedades de socorros mutuos que se formaron, con posterioridad, a partir de la iniciativa de los propios trabajadores.

La posibilidad de vincular a unas y otras organizaciones y establecer la relación que permita percibir una unidad en el proceso de formación de un movimiento organizado de trabajadores, dependerá del interés que exista entre los especialistas por realizar estudios monográficos que permitan conocer de la existencia y nivel de desarrollo alcanzado por estos gremios portuarios. En nuestro caso, esto representa la motivación más importante en la continuación de nuestra investigación relativa al Gremio de Jornaleros y Lancheros de Valparaíso.

En cuanto a la denominación de "gremio" que recibió esta institución debemos concluir, a la luz de los datos que nos proporcionó la documentación consultada, que el concepto se usaba en la época para designar o individualizar a un grupo de personas que realizaba una misma actividad y en un mismo lugar, sin que esto implicara necesariamente una organización o una mayor relación entre ellos. Este uso bastante generalizado del vocablo gremio demuestra la laxitud con que el concepto se aplicó en Chile; y por otra parte deja en claro que si bien durante la colonia este tipo de organizaciones no tuvo una mayor significación, sin embargo la idea estuvo siempre presente en el medio chileno.

Esta idea de organización fue la que se adoptó en el momento en que el desarrollo de la ciudad y de ciertas actividades en torno a ella demandó la necesidad de establecer una cierta entidad de tipo laboral: este fue el caso de la ciudad de Valparaíso y de la actividad portuaria.



Pero si bien el gremio que se instauró tuvo una cierta similitud con los antiguos gremios —el otorgarle la exclusividad de la faena de carga y descarga de mercaderías extranjeras fue uno de ellos— a su vez incorporó elementos nuevos que le impuso la problemática del momento; la intervención del Estado en su organización y administración fue, en este sentido, una de sus manifestaciones más notables. Esto le dio un sentido y composición que le otorgó rasgos propios y lo diferenció notoriamente del concepto de gremio original. Por lo tanto, si bien la denominación que recibió se ha prestado a confusiones, esta institución denominada "gremio" es propia de la etapa primera de la República de Chile y constituye una modalidad diferente de organización laboral.