



Universidad de Chile  
Facultad de Filosofía y Humanidades

Seminario de grado:  
Movimientos sociales y política popular en Chile contemporáneo

# Formación y experiencias de organización y lucha del gremio de trabajadores de tranvías de Santiago, 1902 - 1919

Informe para optar al Grado de Licenciado presentado por:

**Malte Benjamin Seiwert**

Profesores guía: Sergio Grez Toso, Pablo Artaza

Santiago de Chile  
2018



# Indice

<b>Introducción</b>	1
<b>Capítulo 1: Condiciones de vida y relaciones laborales</b>	12
<b>Capítulo 2: Experiencias de organización y lucha</b>	20
2. 1 Las sociedades de socorros mutuos	21
2. 2. Los momento de huelga y las sociedades de resistencia	23
2.2.1 Primeros pasos en la huelga: El violento estallido en marzo de 1902	24
2.2.2 La segunda ola: Auge y ocaso de la actividad sindical tranviaria durante la <i>La Reforma</i>	27
2.2.3 El intento parlamentario y la vuelta de los anarquistas. 1910 – 1914	35
2.2.4. Hacia el camino de la FOCH. Fundación del Consejo Federal N.º2 y el establecimiento de un sindicato en la Tracción Eléctrica. 1917 – 1919	47
<b>Conclusiones</b>	55



## Introducción:

En septiembre del año 1900 se inauguró en Santiago el tranvía eléctrico, en reemplazo de los viejos carros de sangre, lo que desarrolló una completa modernización del transporte público de la ciudad y junto con esto, creó un nuevo sujeto político y social: el trabajador y la trabajadora tranviaria. El nuevo medio de transporte tuvo, para los próximos 20 años, prácticamente un monopolio sobre la movilidad urbana santiaguina<sup>1</sup>. La empresa de tranvías instaló su maestranza en la ribera sur del río Mapocho, en la calle del mismo nombre, deslindando con las calles Brasil y Almirante Barroso. De esta manera se empezaron a crear las bases para una cultura tranviaria en la ciudad. El barrio Mapocho fue descrito por autores como Nicomedes Guzmán, como el barrio de los tranviarios. Fue allí donde ellos vivían, se divertían, trabajaban y se organizaban.

Al mismo tiempo, los primeros años del siglo XX fueron caracterizados como la época del surgimiento de los movimientos sindicales en Chile. En estos años se generaron las primeras experiencias de federaciones obreras a nivel nacional y el movimiento sindical echó las bases para las futuras transformaciones del país, experimentando con diversas formas de lucha y organización para alcanzar una vida mejor. En este proceso, los tranviarios han sido destacados como el gremio que en el año 1902 inauguró un ciclo de huelgas en la capital chilena y que en 1918 fue el primero en unirse a las filas de la Federación Obrera de Chile (FOCH) transformándose en un pilar de la misma. Más aún, durante los primeros meses de 1919, su sección, el Consejo Federal N°2 de tranviarios, logró obtener reconocimiento oficial por parte de la empresa como único intermediario legítimo entre los trabajadores y la gerencia.

A partir de estas afirmaciones, la presente investigación propone estudiar las experiencias de organización y lucha de los trabajadores de tranvías durante las dos primeras décadas del siglo XX, puesto que en ellos habría elementos que nos permiten considerar a este gremio como pionero en experimentar nuevas prácticas en el movimiento obrero. El análisis se hará a partir de un estudio de sus condiciones específicas de explotación y de sus organizaciones y movilizaciones desde el año 1902 hasta el año 1919. Los años descritos son, sin duda, un momento formativo tanto del movimiento obrero en Chile, como del gremio de tranvías. Lo segundo debido a su contexto general y a la reciente instalación del nuevo medio de transporte en la ciudad.

El historiador inglés E. P. Thompson describió la formación de la clase obrera como un momento en el cual el bajo pueblo se vio enfrentado a la intensificación “de dos tipos de relaciones intolerables: las de la explotación económica y las de la opresión política”<sup>2</sup>. De

---

1 Tomas Errazurriz, “El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900 – 1921”, en *Historia* 43. Santiago de Chile, 2010, p. 367.

2 Thompson, Edward Palmer Thompson. *Formación de la clase obrera en Inglaterra, Tomo I*. Editorial Crítica. Barcelona, 1989, p. 208.

este modo las relaciones de trabajo se volvieron más impersonales y medida los trabajadores se encontraron en peores condiciones sociales y económicas, vieron cómo otra clase social se enriqueció gracias a su trabajo. Todo intento de enfrentarse y resistir a la explotación fue violentamente reprimido por parte del Estado y los patrones. Dicha experiencia de negación de una vida digna creó, según el autor, las bases para la cohesión social de la clase trabajadora en Inglaterra.

No obstante, Thompson destacó la importancia de no generalizar las experiencias y los momentos formativos de las clases trabajadoras<sup>3</sup> ya que en cada lugar y momento hay condiciones distintas bajo las cuales los obreros se empezaron a considerar como clase explotada y se organizaron como tal. De acuerdo con lo anterior esta investigación se contextualiza en la ciudad de Santiago bajo el fenómeno de la cuestión social incluyendo los momentos de agitación social y formación de organizaciones sindicales, el crecimiento urbano y el nuevo medio de transporte: el tranvía. Todos aquellos elementos de una economía y un Estado que venía desarrollando un fuerte crecimiento de sus principales ciudades y centros industriales.

Como primera problemática surgida de la urbanización e incipiente industrialización de algunas partes del país – entre las cuales resaltan algunas grandes ciudades como Santiago y la salitreras en el norte – se destaca a la **‘Cuestión Social’**. El historiador Sergio Grez la describe como un momento en el cual la élite empezó a reflexionar sobre el deplorable estado de las clases populares<sup>4</sup>. Llegando desde el campo a los nuevos lugares de producción, ellos carecían, según Verónica Valdivia y Julio Pinto, de “redes establecidas de solidaridad y protección”. La nueva miseria no fue mayor que en el campo, sino que además de la falta de los elementos mencionados, ahora saltaba a los ojos de la oligarquía chilena, amenazando el estado higiénico y de salubridad de las ciudades. Los autores destacan durante este período la falta de mecanismos establecidos para solucionar los conflictos producidos por la nueva forma de miseria.<sup>5</sup> Según Pinto y Valdivia, la violencia resultante, expresada en motines populares y represión a sangre y fuego hizo de lo social una “cuestión”, es decir, un dilema sobre la “capacidad para mantener la cohesión de una sociedad, que concitó la atención preferente de todas las partes involucradas, y particularmente de quienes ocupaban espacios de poder”.<sup>6</sup>

Por su parte, el historiador norteamericano James Morris interpreta este momento de puesta en peligro de la cohesión de la sociedad chilena como una ruptura del consenso establecido

---

3 *Ibid.* p. XVII

4 Sergio Grez Toso. *La “Cuestión Social” en Chile. Ideas y debates precursores (1804 – 1902)*. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 1995, p. 11.

5 Julio Pinto Vallejos; Valdivia Ortiz de Zárate, Verónica. *¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alessandrismo e la pugna por la politización pampina (1911-1932)*, Santiago de Chile, LOM Ediciones, 2001, p. 9.

6 *Ibid.* p. 9

en la sociedad chilena respecto a la solución de conflictos sociales. Para él, el surgimiento de una legislación social es la respuesta gubernativa para responder a las demandas obreras y la miseria de las clases populares<sup>7</sup>. Juan Carlos Yañez refuerza este punto destacándolo como la respuesta política para hacer frente a la ‘cuestión social’.<sup>8</sup> Según el autor, algunas de las primeras instituciones y legislaciones son la declaración del día domingo como feriado en 1906, la creación de la Oficina del Trabajo para estudiar y observar las condiciones de vida de los trabajadores, la ley de la silla en 1915 o el decreto Yañez en 1917 que obligaba a los patrones y obreros de acudir antes de una huelga a un tribunal arbitral para solucionar el conflicto sin tener que paralizar las funciones de la empresa. Yañez es enfático en señalar que en muchos casos la práctica gubernativa anticipaba los decretos y leyes que formularon vías a seguir. Ejemplo de aquello es que ya en 1903 existían tribunales arbitrales para solucionar conflictos laborales, y recién el año 1917 la ley correspondiente se formalizó como una política de estado.

En este punto es importante destacar que la legislación social no solamente fue una herramienta de las élites para hacer frente a la cuestión social. Grez argumenta que en los primeros años del siglo XX, fueron importantes actores del movimiento obrero quienes propusieron la creación de leyes en defensa de los trabajadores y fomentaron la institucionalización de los conflictos laborales.<sup>9</sup>

El **movimiento obrero** se venía desarrollando, según Pinto y Valdivia, como la respuesta de politización de las clases populares para enfrentar las nuevas miserias que estaban viviendo, creando así mecanismos de defensa y construcción social adecuadas para el nuevo contexto social, político y económico.<sup>10</sup> Los autores del marxismo clásico y otras corrientes marxistas más nuevas, identificaron este período de estudio como el momento formativo de las organizaciones obreras. Este culminó, según ellos, con el establecimiento de la Federación Obrera de Chile como la gran sindical fuerte y hegemónica del país<sup>11</sup>. Por su parte Necochea diferencia en este desarrollo dos periodos distintos. El primero que va de 1895 a 1910 durante el cual se formaron las organizaciones obreras y “quedó instalada en el seno de la clase obrera la fecunda semilla del socialismo”<sup>12</sup>; y el segundo que parte en 1910 sin tener un fin determinado. En este último las organizaciones socialistas hegemonizaron

---

7 James Morris, *Las Elites, Los Intelectuales y El Consenso*, Santiago de Chile, Editorial del Pacífico, 1967, p. 79.

8 Juan Carlos Yañez Andrade. *La Intervención Social en Chile 1907-1932*, Santiago de Chile, RIL Editores, 2008, p. 307.

9 Sergio Grez Toso. "El escarpado camino hacia la legislación social: debates, contradicciones y crucijadas en el movimiento obrero y popular (Chile: 1901-1924)." *Cuadernos de Historia* 21, 2001, p. 10.

10 Pinto; Valdivia. "¿Revolución proletaria..." *op. cit.* p. 9

11 Fernando Ortiz Letelier, *El movimiento obrero en Chile*. Libros del Meridión, Madrid, 1985, p. 7; Crisostomo Pizarro. *La huelga obrera en Chile : 1890-1970* (Colección estudios históricos), Ediciones Sur, Santiago, Chile, 1986, p. 17.

12 Hernán Ramírez Necochea, *Origen Y Formación Del Partido Comunista De Chile: Ensayo De Historia Política Y Social De Chile*, Moscú, Rusia, Progreso, 1984, p. 52.

el movimiento obrero y la ‘semilla’ dio sus brotes y creció. Grez agrega al análisis de la formación de las organizaciones sindicales un relato comparativo en varios de sus artículos, destacando el cambio de las estrategias y formas de luchas de los sectores populares. Éstas venían adoptando a partir del cambio de siglo “métodos característicos del movimiento obrero”<sup>13</sup> como la huelga o el petitorio, frente a los estallidos violentos y espontáneos de las últimas décadas del siglo XIX. Los obreros tranviarios destacan en la historiografía chilena acerca de las primeras huelgas gremiales en Santiago en dicho contexto. Tanto Grez como Peter DeShazo consideran la huelga de tranvías de marzo de 1902 como la primera huelga organizada por anarquistas en Chile<sup>14</sup> y, en el caso de DeShazo, además para dar inicio a una descripción del movimiento obrero entre los años 1902 y 1924<sup>15</sup>. Posteriores movilizaciones populares en Santiago fueron marcadas por una fuerte presencia tranviaria. Gonzalo Izquierdo y Grez afirman ésto durante la huelga de la carne en octubre de 1905<sup>16</sup>. Historiadores que investigan la presencia anarquista a principios del siglo XX destacan la misma para el período del auge anarquista en Santiago durante los años 1901 – 1914 en general, en el caso de Manuel Lagos<sup>17</sup>, o solamente durante la segunda ola anarquista de 1911 a 1914, luego de la masacre de Santa María de Iquique en 1907<sup>18</sup>. Asimismo Luis Vitale, al hablar sobre revitalización del movimiento obrero menciona la existencia de dos huelgas tranviarias en marzo de 1912 y 1913<sup>19</sup>. Luego la historiografía se refiere al Consejo N°2 de Tranviarios como uno de los primeros gremios que ingresó a la FOCH en el año 1918<sup>20</sup>. En esta participó desde sus inicios Luis Ayala Poblete, maquinista y posteriormente

13 Sergio Grez Toso, “Transición en las Formas de Lucha: Motines Peonales y Huelgas Obreras en Chile (1891-1907)”, *Historia (Santiago)* [online]. 2000, vol.33 [citado 2018-04-22], pp. 141-225. Disponible en: <<http://dx.doi.org/10.4067/S0717-7194200003300004>>.

14 Sergio Grez Toso. *Los anarquistas y el movimiento obrero: la alborada de “La Idea” en Chile, 1893 – 1915*. LOM, Santiago de Chile, 2008, p. 48.

15 Peter DeShazo, *Trabajadores Urbanos y Sindicatos en Chile: 1902 – 1927*, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago de Chile, 2007.

16 Sergio Grez Toso, Una mirada al movimiento popular desde dos asonadas callejeras (Santiago, 1888-1905). 1999. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/134839> p. 17; Gonzalo Izquierdo, “Octubre de 1905. Un Episodio en la Historia Social Chilena”, En: *Historia*, N°13, Santiago, 1967, p. 59.

17 Manuel Lagos Mieres, “Viva la Anarquía”: *Sociabilidad, vida y prácticas culturales anarquistas. Santiago, Valparaíso, 1890-1927*. 2009. Tesis de Magíster en Historia, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, p. 136.

18 Alberto Harambour, ““Jesto y palabra, idea y acción”. La historia de Efraín Plaza Olmedo.” En: Colectivo Oficios Varios. *Arriba quemando el sol estudios de historia social chilena: Experiencias populares de trabajo, revuelta y autonomía, 1830-1940*. Santiago, Chile: LOM Ediciones. 2011; Victor Muñoz, *Armando Triviño: Wobblie. Hombres, ideas y problemas del anarquismo en los años veinte*. Santiago de Chile, Quimantú. 2009. p. 17; Eduardo Godoy, *La huelga del mono*, Santiago de Chile, Editorial Quimantú, 2014, p. 79.

19 Luis Vitale, *Interpretación Marxista de la Historia de Chile Tomo V*. Ediciones LOM, Santiago de Chile, 1993, p. 102: Lamentablemente Vitale no muestra las fuentes para afirmar las fechas de ambas huelgas. Esto ya que la presente investigación ha podido encontrar una huelga en mayo de 1912 y otra en marzo de 1913. Se estima que la afirmación de una huelga tranviaria en marzo de 1912 se debe a un error de digitación, ya que no ha sido posible hallar la presencia de una huelga en este mes.

20 Vicente Mellado, “Del consejo federal al Sindicato Legal: La Federación Obrera de Chile (FOCH) y el inicio a la transición a un sistema moderno de relaciones laborales (1919-1927)”, Santiago de Chile,



diputado, primero de la Unión Social Republicana de Asalariados de Chile<sup>21</sup> y luego miembro del Partido Comunista<sup>22</sup>. Un año después de su ingreso a la FOCH, la gran federación sindical dirigió la mayor movilización obrera de la década de 1910, la Asamblea Obrera de la Alimentación Nacional (AOAN). En este escenario los obreros tranviarios protagonizaron una huelga en enero de 1919, tanto para solidarizar con sus compañeros de la policía de aseo, como también para levantar demandas propias. Grez la destaca como una de las primeras puestas en práctica del decreto Yañez, en el cual los obreros terminaron ganando gran parte de sus demandas. Esta significó un cambio en las políticas sindicales y al mismo tiempo el establecimiento a largo plazo de una organización sindical estable en la empresa de tranvías<sup>23</sup>.

La **urbanización** de Santiago conllevó a un fuerte crecimiento de la ciudad, tanto en términos de población como en el uso del espacio. Armando de Ramón describe que entre 1872 y 1915 Santiago duplicó su tamaño y cuadruplicó su población, llegando el año 1920 a 507.000 habitantes<sup>24</sup>. Para acortar los cada vez más largos caminos al interior de la ciudad, y con el afán de seguir el desarrollo de las ciudades europeas, se construyó a partir de 1857 **el tranvía** de sangre, un carro de metal tirado por caballos. En primera instancia este fue concebido para acercar a las élites de la ciudad a la nueva Estación Central. Con los años se fueron aumentando sus recorridos y se constituyó en el principal medio de transporte, llegando en 1889 a nueve líneas principales y 138 carros en servicio<sup>25</sup>. Tal era su importancia para la sociedad urbana en general que un aumento en la tarifa desató la ira popular en “la huelga de los tranvías” de 1888. Grez, recitando a Antonio Poupin Negrete, presidente del Partido Democrático (PD), destaca que junto con la reducción de la tarifa, se exigía “cumplir [los] contratos sobre construcciones de líneas”<sup>26</sup>. Este hito subrayó la importancia del medio de transporte para la vida de los obreros en la ciudad, el rol fundamental de la tarifa para calcular el costo de vida de las clases populares y la relevancia de demandar una mejora del servicio.

---

Informe de Seminario de Grado, Universidad de Chile, 2013. p. 24.

21 Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, “Luis Ayala Poblete”, *Reseñas Biográficas Parlamentarias*, [https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas\\_parlamentarias/wiki/Luis\\_Ayala\\_Poblete](https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Luis_Ayala_Poblete) [Revisado el 14 de octubre de 2018]

22 Sergio Grez Toso, *La asamblea constituyente de asalariados e intelectuales Chile, 1925: Entre el olvido y la mitificación. Izquierdas*, (29). 2016. p.1-48. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-50492016000400001>

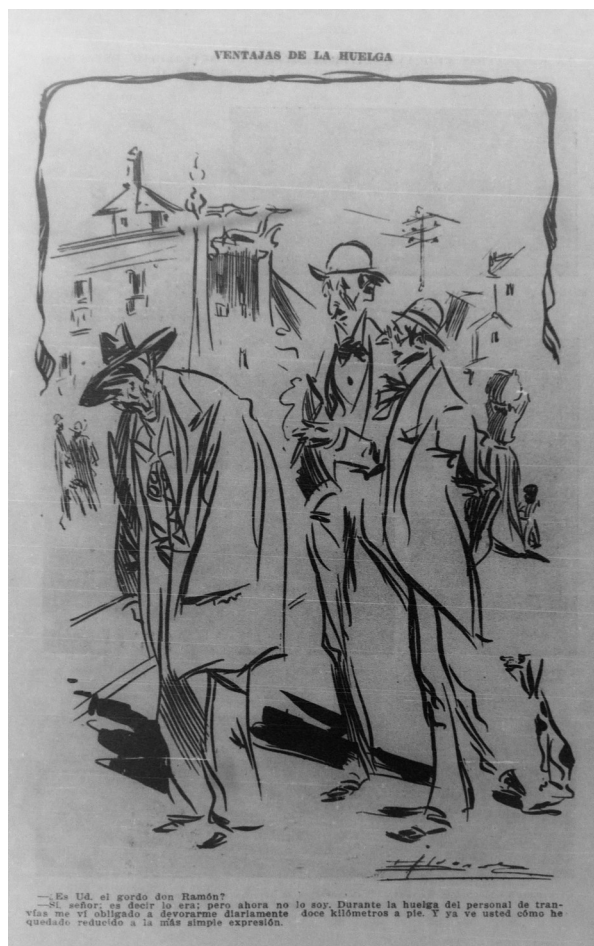
23 Sergio Grez, *¿Autonomía o escudo protector? El movimiento obrero y popular y los mecanismos de conciliación y arbitraje (Chile, 1900-1924)* [en línea]. Santiago, Chile: Universidad de Chile, 2011-12-27T19:53:06Z [Fecha consulta: 3 de abril de 2018]. Disponible en <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/122854>> p. 23.

24 Armando de Ramón, “Santiago de Chile, Historia de una Sociedad Urbana”, Catalonia, Santiago de Chile, 2007, p. 185.

25 *Ibid.* p. 157

26 Sergio Grez Toso, “Una mirada al movimiento...” *op. cit.* p. 159.

El 2 de septiembre de 1900, los carros de sangre fueron reemplazados por el tranvía eléctrico, instalado por la *Chilean Electric Tramway & Light Company Ltd. (Chilean)*. Dicha empresa era de derecho inglés. Sin embargo, la mayor parte de sus acciones pertenecían a la empresa de electricidad alemana AEG (*Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft*). Por esta razón ocuparon desde el primer día de funcionamiento a personal alemán en los puestos de mayor importancia. Rodrigo Booth destaca que la instalación del tranvía en Santiago, junto con el automóvil, fue presentado como la solución frente al problema agravante de los desechos animales de los “carros de sangre”.<sup>27</sup> Tomas Errazurriz, agrega que este acto fue producto del afán modernizador de las elites de la ciudad<sup>28</sup>. Siendo así, el tranvía representaba un elemento de innovación tecnológica en la ciudad que se transformó rápidamente en una necesidad de movilidad urbana, respondiendo a la creciente expansión de Santiago y constituyéndose como el principal medio de transporte del lugar.<sup>29</sup> Las afirmaciones hechas por Errazurriz para el caso de Santiago, corresponden con las del historiador Anton Rosenthal para la ciudad de Montevideo. Rosenthal destaca que la inauguración del tranvía eléctrico trajo consigo un discurso de “progreso social”<sup>30</sup>. Además hace referencia a la importancia que tenían los trabajadores del tranvía, manteniendo intacto el servicio clave para la ciudad, cuyas movilizaciones



*Ilustración 1: Ventajas de la huelga: "- ¿Es usted el gordo Don Ramón? - Si señor: Es decir lo era: Pero ahora no lo soy. Durante la huelga del personal de tranvías me vi obligado a devorarme diariamente doce kilómetros a pie. Y ya ve usted cómo he quedado reducido a la más simple expresión" ["Ventajas de la huelga", Zig Zag, Santiago de Chile, 29 de marzo de 1913, p. 23.]*

27 Rodrigo Booth, “Higiéne pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900”, *ARQ (Santiago)*, 2013, no 85, p. 65.

28 Tomas Errazurriz, “El asalto...” *op. cit.* p. 362.

29 *Ibid.* p. 367.

30 Anton Rosenthal, “The Arrival of the Electric Streetcar and the Conflict over Progress in Early Twentieth-Century Montevideo.” *Journal of Latin American Studies*, vol. 27, no. 2, 1995, p. 319.

perjudicaron de manera esencial la imagen de progreso social del mismo medio<sup>31</sup>. De esta manera podemos afirmar que el tranvía era la respuesta a los nuevos tamaños de las ciudades y se constituyó como elemento clave para mantener el funcionamiento de la misma. Muestra de aquello es la caricatura irónica de la revista *Zig-Zag* de marzo del 1913, durante una huelga tranviaria. En ésta se destaca la obligación de las personas de caminar largos trayectos por la ciudad debido a la inexistencia de otros medios de transporte, teniendo en este caso la pérdida de peso del ‘gordo Don Ramón’ como consecuencia. Así, la ausencia del servicio tranviario por huelgas o fallas técnicas, o su inaccesibilidad, por el aumento de la tarifa y la resultante ira popular podían generar perturbaciones graves para la vida y la producción en Santiago<sup>32</sup>.

Peter DeShazo al analizar **las movilizaciones tranviarias**, afirma que éstas “por lo general terminaban en violencia, arrestos y matanzas, debido al uso frecuente de rompehuelgas y a que las prácticas tiránicas de los patrones en los establecimientos conducían a los trabajadores a la exasperación.”<sup>33</sup> Además anuncia que esto también se debía a su poca calificación y en el poco poder efectivo de la mesa de negociaciones en que esto resultaba. En este contexto, cabe destacar que DeShazo solamente analiza la huelga tranviaria de 1902, huelga que todavía se situaba en una fase intermedia entre los motines y las huelgas organizadas, y parece bastante arriesgado levantar dicha tesis para caracterizar todas las movilizaciones tranviarias entre 1902 a 1924. Esto más aún en el contexto de que los trabajadores tranviarios fueron una de las primeras organizaciones que ingresaron a la Federación Obrera de Chile.

Estudios que han analizado en mayor profundidad a los trabajadores de tranvías, se han concentrado más en sus condiciones de trabajo, o para ser más específico, en algunos sectores del gremio. Ramon Lira Lira, en su libro *los viejos tranvías se van* describe las condiciones de los y las trabajadoras de la Tracción Eléctrica como miserables. Él menciona que las mujeres podían empezar a trabajar como cobradoras a partir de los 15 años, que durante los primeros 10 días no se les pagaba sueldo y que desaparecían rápidamente al encontrar algún hombre con quien casarse.<sup>34</sup> Los hombres a su vez tenían un duro trabajo teniendo que mover las palancas del tranvía, no se les pagaba el uniforme, trabajaban sin descanso dominical, tenían que responder por daños al interior del tranvía y la empresa no les prestaba ningún apoyo en el caso de enfermedad<sup>35</sup>. La última afirmación es respaldada por el escritor, miembro del Partido Comunista e hijo de tranviario

---

31 *Ibid.* p. 320.

32 Durante el mes de abril de 1906 no pudo funcionar el tranvía de Santiago debido a la falta de carbón, necesario para la generación de electricidad. Su ausencia generó graves molestias de la sociedad y de las autoridades municipales y nacionales. [“Siempre los tranvías. Nueva paralización”, *El Mercurio*, Santiago de Chile, 19 de abril de 1906. p.8]

33 Peter DeShazo, *Trabajadores Urbanos... op. cit.* p. 93.

34 Ramón Lira Lira, *Los viejos tranvías... op. cit.* p. 103.

35 *Ibid.* p. 105.

Nicomedes Guzmán, quien cuenta en su libro autobiográfico *La sangre y la esperanza* la historia de un niño, hijo de tranviario, durante los años 1920 en el barrio Mapocho. El niño vivía jugando entremedio de los tranvías que salían del depósito y convivía con las movilizaciones de los trabajadores de la Tracción Eléctrica. Al caer enfermo su padre, éste no recibió ninguna ayuda por parte de la empresa, únicamente el sindicato prestó algún apoyo<sup>36</sup>. El autor además menciona la gran conciencia de los trabajadores organizados en el Consejo Federal N°2, siguiendo a los ideales de Luis Emilio Recabarren. Los trabajadores además estimaban que tenían un rol importante en el movimiento sindical de la ciudad. Ello se nota en las palabras del “compañero Quiladran”, quien da su palabra en un debate acerca si los trabajadores de tranvías debían declarar la huelga en solidaridad con los panaderos. El decía que “ocurre, como ha dicho mi compadre Bernabé, que nuestro gremio, por su importancia y por su fuerza misma, está obligado a intervenir en el movimiento en cuanto los compañeros panaderos rompan fuegos... Somos uno de los más fuertes conglomerados de trabajadores”<sup>37</sup>. Cabe destacar que Guzmán en su relato sobre los trabajadores no hace casi ninguna mención a las mujeres cobradoras. Las únicas veces que las menciona es en el contexto de los días de pago y en las movilizaciones, pero nunca en reuniones.

Elisabet Prudent Soto publicó en 2009 un artículo en el cual destaca la presencia de las mujeres cobradoras de tranvías entre los años 1880 y 1920 en Valparaíso y Santiago. Su estudio se enfocó en la ocupación del espacio público y su resonancia en periódicos de gran alcance, destacando un alto interés de la prensa por las mujeres y sus condiciones de trabajo. Respecto a este último se menciona la demanda para obtener un asiento y su participación en algunas huelgas tranviarias entre los años 1900 y 1920<sup>38</sup>.

Al igual que Guzmán, Marcelo Mardones asigna a los trabajadores tranviarios un rol fundamental en el funcionamiento de la ciudad y en los movimientos obreros de la primera mitad del siglo XX. Si bien su trabajo se enfoca en los tranviarios a partir del año 1937, él hace un pequeño análisis de las experiencias organizativas entre los años 1900 y 1920. Para ello cita en su mayoría a los autores anteriormente mencionados destacando que “durante este período los tranviarios experimentaron un proceso de aprendizaje que les permitió insertar sus reivindicaciones de mejoras laborales frente a la empresa y a relacionarse de forma más activa políticamente, lo que los involucró en los temas país acentuados por la crisis social y económica del Centenario y la Primera Guerra Mundial, período caracterizado por su inestabilidad”<sup>39</sup>.

---

36 Nicomedes Guzmán, *La Sangre y la Esperanza, Tomo II*. Santiago de Chile, Quimantú, 1971, p. 54.

37 *Ibid.* p. 136.

38 Elisabet Prudent Soto, “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea], Debates, Puesto en línea el 27 mayo 2009, consultado el 22 septiembre 2017. URL : <http://nuevomundo.revues.org/56152;DOI:10.4000/nuevomundo.56152>.

39 Marcelo Mardones, *El Estado sobre Ruedas: Trabajadores Tranviarios e Intervención Pública en el Transporte Colectivo. Organización sindical, política pública y cuestión urbana. Santiago, 1937-1953*. Santiago de Chile. Tesis de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, 2017, p. 86.

A pesar de su importancia y su constante mención, existen pocas investigaciones que se concentran en las dinámicas internas del gremio de los tranviarios. Aparte de la literatura de Nicomedes Guzmán, recientemente se han publicado algunas investigaciones acerca de ellos. Sin embargo, se enfocan o en los años posteriores a 1920 o son tan parciales que no dan cuenta de un cuadro general sobre el gremio de tranvías. La necesidad de estudiar dicho gremio se deduce de la gran mención que ha tenido para describir innovaciones en las formas de lucha, su consecuente rol pionero en el movimiento obrero de Santiago, y en la ausencia de estudios que den cuenta de las dinámicas internas del gremio y de cómo llegaron a ocupar dicho rol. Esto no solamente para conocer a los tranviarios mismos, sino para entregar otro insumo para la comprensión del momento formativo de las organizaciones sindicales y la legislación social en Santiago y Chile.

La siguiente investigación propone entender este rol a partir de la constante y masiva represión que vivieron los trabajadores al organizarse y manifestarse, su presencia pública en la ciudad y la importancia de su servicio para el funcionamiento de la misma. En este escenario los trabajadores se vieron obligados a dejar de manera muy temprana toda organización mutualista para liderar formas de lucha de carácter clasista, es decir, dirigidas en contra la patronal, entendido como el mayor responsable de sus miserias.

En el escenario de la ‘cuestión social’ y los factores específicos anteriormente mencionados, las instituciones estatales empezaron a intervenir prontamente en los conflictos laborales de la Tracción Eléctrica, experimentando tempranamente formas de arbitraje para dar soluciones de más largo alcance a las inquietudes obreras y al transporte urbano. Dicho escenario fomentó su rápida institucionalización bajo la legislación laboral que se comenzaba a formar en ese momento.

La habilidad de los dirigentes sindicales consistió en aprovechar la atención pública y su situación específica en la economía urbana para trasladar un conflicto ‘entre privados’ al escenario público, haciendo de las condiciones laborales otro elemento del debate de la sociedad santiaguina sobre el transporte tranviario. De esta manera, se hace alusión al concepto de ‘posición estratégica’ desarrollado por John Dunlop y profundizado por John Womack, dando cuenta en primera instancia de una posición económica específica con la capacidad de paralizar por medio de su ausencia otros rubros y en segundo lugar de la toma de conciencia que hacen los trabajadores de la misma, aprovechando esta para aumentar su fuerza en los conflictos contra el capital<sup>40</sup>. Postulamos que ésta estrategia fue clave para el desarrollo y la orientación del gremio de trabajadores de tranvías.

---

40 John Womack Jr., *Posición Estratégica y Fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, Fondo de Cultura Económica, México, 2007, p. 71.

Para este estudio se trabajó con diversos diarios de la época y documentos de la Intendencia de Santiago. Se revisó en primera instancia toda la prensa obrera de Santiago de los años 1902 a 1919<sup>41</sup> disponible en la Biblioteca Nacional<sup>42</sup> para luego revisar varios diarios<sup>43</sup>, las revistas *Zig-Zag* y *Sucesos* y los oficios recibidos de la Intendencia de Santiago para los momentos de movilización tranviaria. Consideramos los momentos de huelga como el elemento fundamental para entender la organización y las formas de lucha de los tranviarios, donde se conjugaron todas las capacidades de los obreros para llegar a un término fructífero del conflicto y en el cual la atención de la sociedad se volcó sobre los tranviarios, publicando una mayor cantidad de artículos sobre sus condiciones de vida y formas de organización.

Como último elemento se revisó la prensa de los trabajadores de tranvías de los años 1920' para entender continuidades, perspectivas históricas y discursos propios de los obreros.

A partir de los datos recopilados se intentó generar una narración que dé cuenta de las condiciones de vida de los trabajadores, evolución de sueldos como también el trato que recibieron. Luego se buscó a todas las organizaciones de tranviarios del periodo y el comportamiento que adoptaron durante los momentos de movilización, tanto hacia su organización interna como de las relaciones que establecieron con otros actores.

En las siguientes páginas se dará un primer panorama general sobre las condiciones de vida y laborales del gremio tranviario, dando cuenta de la evolución de sus salarios, su capacidad de compra y del trato que recibían en la empresa. En el segundo capítulo, elemento fundamental de esta investigación, se hará un recuento de todas las organizaciones tranviarias de las que existe registro, indagando en sus características como también en su actuar durante las diversas movilizaciones existentes entre los años 1902 y 1919.

Esta investigación, fruto de varios años de estudios, no hubiese sido posible sin el apoyo constante que obtuve durante la realización de mi carrera de licenciatura y específicamente en este trabajo. Son muchas las personas a las cuales debo agradecimientos, entre ellas familiares, amigos y amigas, profesores y profesoras y conocidos. Quiero destacar y dar las gracias en especial a mis dos familias, la 'chilena' y la 'natal', por apoyarme durante todos

---

41 La prensa considerada como obrera, o con al menos alguna cercanía a las demandas obreras son *La Locomotora* (1902), *La Bandera Roja* (1919), *El Maletín* (1914), *El Obrero* (1918), *El Productor* (1912-1913), *La Batalla* (1912 - 1916), *La Luz* (1901 - 1904), *La Gran Federación Obrera de Chile, La Internacional* (1913), *La Opinión* (1915 - 1919), *La Reforma* (1906 - 1908), *El Despertar de los Trabajadores* (1917-1919), *La Razón* (1912 - 1914) y *La Vanguardia Demócrata* (1914).

42 Lamentablemente en algunos casos no ha sido posible revisar el periódico en la Biblioteca Nacional, ya que no estuvo disponible para el préstamo en sala durante el tiempo de investigación.

43 Los diarios revisados son *El Mercurio*, *El Ferrocarril* (hasta 1911), *La Unión* de Santiago (a partir de 1906), *El Diario Ilustrado* (a partir de 1905) y para la huelga de 1905 el periódico *La Lei*

estos años; a mis amigas, amigos, compañeras y compañeros Corina Schaub, Pablo Rauld, Pablo Hinostroza, Pablo Aravena, Paulo Gallego, Vicente Painel, Marco Lagos, Leopoldo Ponce, Natalia Guíñez, Felipe Morales, Michael Schmitz, Tania Zuñiga, Valentina Morales y Javiera Araneda por tantas conversaciones, escuchas, apoyos, lecturas, y revisiones; a mis profesores guías Pablo Artaza y Sergio Grez por haberme acompañado en este proceso, las lecturas críticas de los avances y las conversaciones enriquecedoras durante el proceso de escritura; a Waldo Vila por haber despertado mi interés por los trabajadores del transporte público y a Belén Ramírez por tanto, inexplicable en palabras. Por último quiero agradecer a mis compañeros y compañeras con quienes hemos formado y quienes me invitaron a estar presente en hermosas organizaciones como La Pulga de Llay Llay, Trenes del Viento, la Autonme Schule Zürich, el Núcleo de Historia Social Popular y la Revista Territorio Histórico. Las experiencias obtenidas en estos lugares, la acogida y la posibilidad de trabajar en un mundo nuevo, me dieron el ímpetu, la fuerza y la necesidad de reflexionar sobre la organización y las luchas sociales de antaño. Estas organizaciones son más que solamente un grupo de gente que trabaja y se organiza en conjunto. Son lugares para instruirse, amarse, protegerse mutuamente<sup>44</sup> y pensar en un mundo diferente en una situación actual llena de violencias y miserias. Es ahí donde radica su importancia, la necesidad de estudiarlas y fomentar sus existencias y capacidades.

---

44 Sebastián Guzmán, presidente de la Sociedad de Maquinistas y Cobradores de la Tracción Eléctrica, nombró los primeros tres conceptos para describir el fin de las organizaciones obreras. En este contexto me parece digno retomar sus palabras, destacando la continuidad en los fines de las organizaciones sociales. [Sebastián Maximiliano Guzmán “A mis compañeros de la Tracción Eléctrica”, *La Gran Federación Obrera de Chile*. Santiago, 11 de marzo de 1911, p. 3.]

## Capítulo 1: Condiciones de vida y relaciones laborales:

*La Chilean* entregaba pésimas condiciones de trabajo a sus empleados. Prácticamente desde su inauguración, los trabajadores empezaron a reclamar por sus miserables sueldos, jornadas laborales excesivas y un sistema de multas completamente arbitrario y despótico. Los obreros fueron constantes en denunciar maltratos de sus superiores y la persecución de cualquier forma de asociatividad. Además, se veían enfrentados a una gran precariedad frente a los peligros propios de su labor. En caso de algún accidente la empresa no se responsabilizaba ni ofrecía ninguna forma de apoyo a su personal. Las pocas leyes de protección laboral, promulgadas durante aquella época fueron completamente insuficientes. Así, Grez es enfático en señalar que estas no tuvieron casi ninguna utilidad práctica debido a la nula capacidad del Estado en fiscalizar el cumplimiento de las empresas a las nuevas normas y la consecuente desconfianza de los obreros<sup>45</sup>. Tal como se verá más adelante, fueron ellos, los tranviarios, quienes mediante sus movilizaciones lograron mejorar y regularizar sus condiciones de trabajo.

Según la argumentación de la empresa este trato hacia el personal se debía principalmente a dos factores. Por un lado, existía una falta constante de ingresos producido por la inflación que vivía el país durante aquellos años, lo que obligaba a la gerencia en mantener bajos los costos. De esta manera la respuesta a las demandas de un aumento de sueldo durante la huelga de octubre de 1910 fue que la empresa “ya ha hecho todos los sacrificios posibles”. Por otro lado, los tratos relacionados a los “reglamentos y multas e itinerarios [fueron] indispensables para la regularidad del servicio”<sup>46</sup>. Es decir, tuvieron un carácter disciplinario para mantener orden y puntualidad en la forma de trabajo.

Los empleos en la *Chilean* eran de naturaleza muy diversa y podían llegar de personal administrativo a peones de vía, maquinistas o inspectores. El sector que se movilizaba y que generalmente fue descrito como los ‘trabajadores de tranvías’ fueron los cobradores, mecánicos y maquinistas. Los hombres podían trabajar en todas las ocupaciones, mientras que las mujeres solamente lo hacían como cobradoras. Su presencia se debía, según Prudent Soto, a la necesidad de la economía chilena, y más específicamente de los carros de tracción animal, durante la Guerra del Pacífico en suplir la falta de mano de obra masculina. Luego de este episodio se institucionalizó el trabajo femenino y sobrevivió el cambio de la tracción animal a la eléctrica<sup>47</sup>. Al haberse mantenido el trabajo femenino en este sector, podemos suponer que varios trabajadores, y sobre todo cobradoras, hayan mantenido sus puestos de trabajo con el cambio administrativo y tecnológico. Por otro lado,

---

45 Sergio Grez Toso, “El escarpado camino hacia la legislación social: debates, contradicciones y crucijadas en el movimiento obrero y popular (Chile: 1901-1924)”. *Cuadernos de Historia*, 2001, no 21, p. 138.

46 “La tracción eléctrica. Continúa la huelga con carácter pacífico”, *El Mercurio*, Santiago, 25 de septiembre de 1910. p. 12.

47 Elisabet Prudent Soto, “Entre la infamia...” *op. cit.*



la temprana presencia anarquista y la vinculación por nombramiento de las sociedades a personajes importantes de la masonería, como lo fue Ramón Allende Padín, el abuelo de Salvador Allende, dejan suponer la procedencia artesanal de algunos trabajadores de la tracción eléctrica. Esto ya que ambos sectores, tanto masonería como anarquistas, tenían una fuerte vinculación con los sectores del artesanado chileno durante los últimos años del siglo XIX<sup>48</sup>. La

propuesta de Ramon Lira Lira sobre la joven edad de las trabajadoras tranviarias<sup>49</sup> es rechazada por diversos datos que la contradicen como es el caso de Eduviges Arriola, sub-tesorera de la Sociedad de Socorros Mutuos Eulogio

Altamirano, que tenía 46 años de edad<sup>50</sup>. En las

fotografías de los periódicos aparecen por un lado caras bastante jóvenes, como en la *Ilustración 2*, y por otro lado personas de una edad mucho más avanzada. Por último cabe destacar que durante la huelga tranviaria del año 1913 el secretario de la Federación Ignacio Segundo Pérez denunció “el empleo de niños de corta edad como maquinistas”<sup>51</sup> para reemplazar al personal en huelga. Lo último, junto a los demás indicios, permite afirmar que se podía empezar a trabajar con una edad muy joven en la empresa, pero que esto no excluía la existencia de personal mayor.



Un grupo de huelguistas frente al galpón de la calle San Pablo.

*Ilustración 2: "La huelga del personal de tranvías", El Diario Ilustrado, Santiago, 20 de marzo de 1913, p. 1.*

48 Grez señala en su libro *Los anarquistas y el movimiento obrero* que varios anarquistas de la primera generación tenían sus primeras militancias en el Partido Democrático y basaban sus ideales en primer instancia en “la regeneración del pueblo”. Así también Esteban Cavieres, quien fue miembro del PD, luego del Ateneo Obrero para ser en el año 1902 cofundador de la primera sociedad de resistencia en la tracción eléctrica [Grez, “Los anarquistas... op. cit.” p.48]. Por otro lado Ramon Allende Padín, fundador de la logia *Justicia y Libertad* fue propulsor de diversas iniciativas de educación hacia el artesanado en Valparaíso [Sergio Grez Toso, *De la ‘regeneración del pueblo’ a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago, Dirección de Bibliotecas y Museos, 1997, p. 549.]

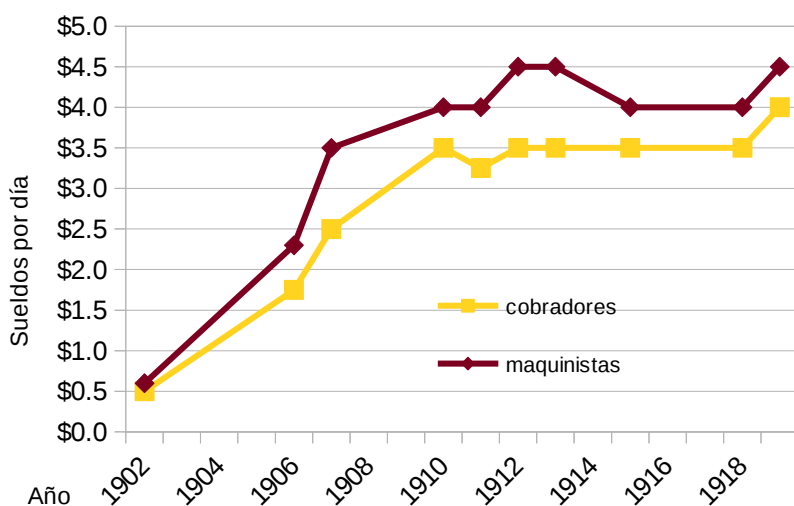
49 Ramón Lira Lira, *Los viejos tranvías se van... op. cit.* p. 103.

50 “La huelga del personal de la Tracción Eléctrica”, *La Unión*, Santiago, 28 de julio de 1910. p. 5.

51 “La huelga de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 21 de marzo de 1913. p. 14.

Los obreros de la empresa vivían en las cercanías del depósito de tranvías, ubicado en la calle Brasil con Mapocho. El relato de Nicomedes Guzmán da cuenta de bares cercanos, frecuentados por los tranviarios, marchas de los trabajadores en huelga y asonadas callejeras en el mismo barrio<sup>52</sup>. Asimismo los locales de reunión, como teatros o sedes se ubicaban a pasos del depósito. Gúzman agrega que en varias ocasiones los tranviarios se reunían en las piezas de conventillos de algún compañero para hacer allí algunas pequeñas reuniones y conversar sobre cuestiones de orden político y sindical. Esto nos hace destacar el carácter tranviario del barrio Mapocho. La corta distancia entre el lugar del trabajo, viviendas y lugares de encuentro hacían aumentar las posibilidades de reunión no controladas por la empresa y nos permiten suponer un alta importancia de estos como espacio en el cual se fomentó, creó y fortaleció la organización obrera.

Comparando los sueldos en la *Chilean* con los análisis generales, presentados por DeShazo, podemos destacar el comparativamente alto salario de las mujeres en la empresa. En



cambio los hombres percibían un sueldo menor al promedio en el sector industrializado de Chile<sup>53</sup>. Según las informaciones recopiladas en los periódicos un maquinista ganaba en hasta 60 centavos diarios en 1902. Este sueldo fue subiendo paulatinamente hasta llegar a 4,5 pesos al día en el año 1913. Para el caso de los cobradores este era de 0,50 pesos en

1902 y subió paulatinamente hasta el año 1910 para llegar a 3,5 pesos al día. Esto significa que su sueldo siempre estaba por debajo de los maquinistas. Lamentablemente no existen datos acerca de los sueldos de los mecánicos, en muchos casos, los periódicos ignoraban su existencia y no dieron mayor indicio acerca de sus condiciones de trabajo. Por último se

52 Nicomedes Guzmán, *La sangre y la esperanza*, Santiago Ediciones Olimpo, 2004, p. 88.

53 Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos...* op. cit. p. 65. El autor indica que para el año 1905 el salario promedio para hombres era de 3,17 pesos y para mujeres 1,50, para el año 1910 este ascendió a 4,72 para hombre y 2,38 para mujeres.

destaca que varios diarios informaron sobre la existencia de salarios iguales entre hombres y mujeres en el mismo tipo de empleo<sup>54</sup>. Tal como se puede apreciar en la ilustración 4, durante los primeros años del siglo XX, los obreros tuvieron un gran aumento en su salario real. Este se estancó a partir del año 1910, mientras que el índice de costo de vida seguía subiendo, lo que resultó en una baja del salario real. Solo en 1918, cuando los trabajadores se unieron a la FOCH, comenzaron a subir su salario para igualarlo a la inflación del país. Cabe destacar que existían en varios momentos sueldos diferenciados en cuanto a los días trabajados. Si una

persona trabajaba menos de 26 días al mes se le rebajaba el sueldo diario por alrededor de 50 centavos<sup>55</sup>.

Durante la huelga de 1913 un periodista del periódico *La Unión* de Santiago hizo el siguiente cálculo para ver la capacidad de consumo de un maquinista de la tracción eléctrica: “Tomemos para nuestro análisis el jornal más alto: 4,50.

Este jornal hace al mes \$135. [...] Veamos los gastos. Una pieza en un conventillo o en una cité le cuesta 40 pesos mensuales: reduzcámosla a 30. En alimentación gastará 80: le quedan para lavado y vestido 25 pesos al mes ¡Veinticinco pesos! Para él no hay, no puede haber gastos extras, ¿Qué se compra hoy con 25 pesos? Y piénsese en que hemos tomado un sueldo alto, sin un centavo de rebaja, cosa que no resulta en la realidad”<sup>56</sup>.

A lo anteriormente descrito se suman las largas jornadas de trabajo. Carlos Pinto Durán, alias Roberto Mario, describió en *La Opinión* dos tipos de jornada, las cuales

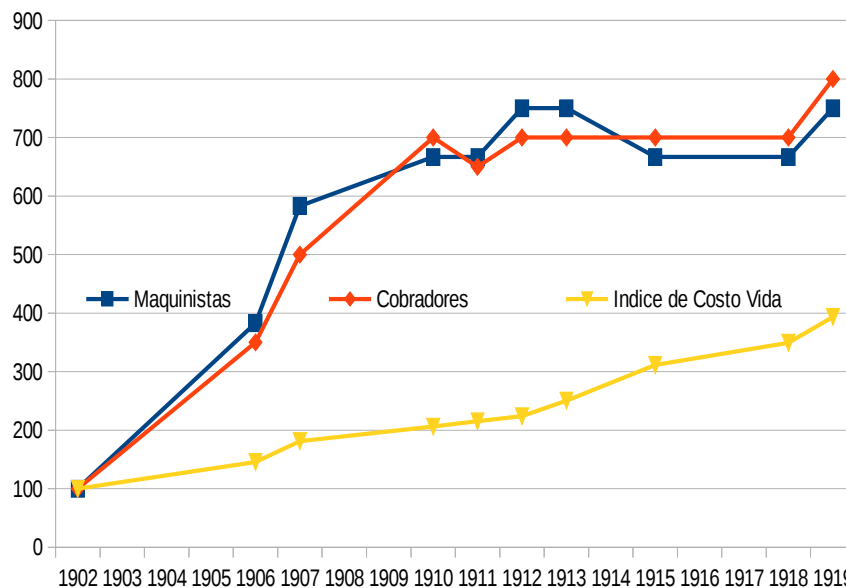


Ilustración 4: Evolución de sueldos e índice de costo de vida en porcentaje tomando el valor del año 1902 como punto partida. Fuentes: Salarios de periódicos de la época. Índice de costo de vida de [Mario Matus González, *Precios y salarios reales en Chile durante el ciclo salitrero, 1880-1930*. Universitat de Barcelona, 2009, p. 101.]

54 “En la tracción eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 7 de marzo de 1918, p. 12.

55 “la huelga del personal de tranvías”, *La Unión*, Santiago, 3 de mayo de 1912, p. 6.

56 “La Huelga”, *La Unión*, Santiago, 20 de marzo de 1913, p. 3.

se iban turnando. Una que empezaba a las 5 de la mañana y terminaba a las 2 de la mañana del día siguiente, con un descanso de 3 horas al mediodía y otro servicio de “corta que dura desde las 11 de la mañana hasta las 7 de la noche.”<sup>57</sup> En 1902, un mecánico de Ferrocarriles del Estado (FFCC del E) bajo el seudónimo *Lautarin Mapuchi* describió las largas jornadas de trabajo en días festivos diciendo que, “en los días de pascua, muchos trabajadores trabajaron desde las doce del día 24 hasta las seis de la mañana del 25 i la esplotadora Empresa les abonó, por todo esto, un día de trabajo. Otras veces les hace trabajar toda una noche entera, en los talleres de la fábrica o en otros trabajos apurados o todo el día domingo, por un solo día de jornal”<sup>58</sup>. El mismo periódico criticó la falta de días de descanso resumiendo que “antes los jamelgos eran los que sufrían las groserías de los cocheros, ahora los maquinistas que los reemplazan, son los que reciben los improperios de los ‘jenerales, mariscales’”<sup>59</sup>. Una de las grandes conquistas obtenidas durante la huelga del año 1918 fue la regularización de los horarios de trabajo y la jornada de 8 horas para todos los trabajadores de la empresa.

La mayor irregularidad para los trabajadores en relación al sueldo fue el constante uso, desmedido y desregulado, de multas y pagos por daños generados al interior del tranvía. Las multas eran de 50 centavos y podían ser aplicados por cualquier irregularidad en el trabajo. El mismo *Lautarin Mapuchi* expresó que la empresa “aplica multas a sus trabajadores a diestra i siniestra”<sup>60</sup>. Carlos A. Sepúlveda, un ex-trabajador de tranvías, describió en su propio periódico *El Maletín* que “este señor Brandalá [gerente de la empresa] ha sido siempre el hombre insensible a los clamores de los padres de familia, como a la súplicas de infelices mujeres que en repetidas ocasiones han implorado clemencia – sin hallarla – en la aplicación de injustificadas multas, los que muchas veces han llevado a esos pobres hogares el hambre i la miseria en todas sus manifestaciones”<sup>61</sup>. Durante la huelga de 1910 el periódico *La Unión* de Santiago comentó respecto al desmedido uso de las multas “No es, pues, justo que la Tracción trate de hacer el reembolso del capital invertido á fuerza de fusilerías que tarde o temprano harán arrancar a mecánicos herreros maquinistas, torneros, y todo el gremio indispensable. Y entretanto, nosotros tendremos que entendérmolas con los coches de posta, pues los tranvías cada día se hacen

---

57 Roberto Mario, “Oigamos al personal de la empresa de tranvías”, *La Opinión*, Santiago, 15 de octubre de 1917, p. 1; Cristian Palacios señala en su artículo que Carlos Pinto Durán publicaba artículos en el periódico *La Opinión* bajo el seudónimo Roberto Matio [Cristian Palacios, “¡A vosotros guardianes! Discursos y prácticas higiénicas en la construcción del “deber ser” policial. Santiago 1896-1927” en: C. Araya, et. al. *República de la Salud, Fundación y ruinas de un país sanitario Chile siglos XIX y XX*. Ocho Libros, Santiago de Chile, 2016, p. 151.]

58 Lautarin Mapuchi, “Crónica Ferrocarrilera”, *La Luz*, Santiago, primera quincena de febrero de 1902, p. 3.

59 “Conmoción Eléctrica”, *La Luz*, Santiago de Chile, primera quincena de marzo de 1902, p. 3.

60 Lautarin Mapuchi, “Crónica Ferrocarrilera”, *La Luz*, Santiago, 4 de enero de 1902, p. 3.

61 Carlos A. Sepúlveda “Brandalá i Coloa”, *El Maletín*, Santiago, primera quincena de abril 1914, p. 1.

más raros”<sup>62</sup>. Así, la última cita dio cuenta de una valoración del trabajo tranviario, haciendo mención a que el maltrato podía generar descontento, accidentes y falta de personal calificado.

A las constantes multas, que bajaban considerablemente el sueldo, se sumaban los malos tratos al personal. Así luego de la movilización de 1910 *El Mercurio* observó al “inspector N.º 48, de la línea Palma, que al parecer había bebido más de lo necesario, se complacía en multar a los empleados subalternos por la falta más nimia (sic). Además, increpaba a los cobradores de la manera más inconveniente cuando los tranvías conducían mayor número de pasajeros, llegando a tal extremo la indignación del público que algunos caballeros lo obligaron a guardar silencio, pidiéndole más respeto para las señoras presentes”<sup>63</sup>. Roberto Mario, al comentar denuncias hechas por algunos trabajadores, da cuenta de la directa relación entre malos tratos, multas y disciplinamiento de los trabajadores. Según el relato la mujeres tenían que “soportar en silencio, por temor a la destitución o la multa, malos tratos, reprensiones y a veces insultos”<sup>64</sup>. Como veremos más adelante, en varias ocasiones los obreros pedían en sus movilizaciones la destitución de un determinado inspector, conocido por trato violento e inhumano hacia sus subordinados.

En la empresa existía una actitud violenta y generalizada que también se hacía visible en la constante persecución a las organizaciones obreras, tanto de carácter mutuo como sindical. Carlos A. Sepúlveda declaró que el gerente Aristides Brandalá como “una de las figuras que componen la piara de humanitarios hombres de tan refinados sentimientos, que ha querido a toda costa – durante su reinado en el averno Tranwai Company – imponer sus caprichos i ukases czarinos con el fin de hacer de su crecido personal un harem de eunucos del cerebro, renunciantes a sus derechos i libertades cívicas. [...]. Por otra parte, este señor al verse con la ocasión de imponer su soberana voluntad, hase convertido en tenaz perseguidor de la organización en resistencia de sus subordinados”<sup>65</sup>. La empresa tenía un largo prontuario de acciones violentas en contra de sus trabajadores organizados. A principios de la primera huelga de 1902, las reuniones de los trabajadores fueron minuciosamente vigiladas por el ingeniero alemán Herman Herdel. Este, al ser descubierto, según el relato del periódico *El Ferrocarril*, fue atacado y los obreros “lanzaron sobre el vehículo algunas pedradas que hirieron levemente al cochero”, el mismo relato menciona que para defenderse el ingeniero tiró varios disparos con su revolver<sup>66</sup>. El periódico acráta *La Luz* denunció sobre el mismo acontecimiento que “una vez retirada la concurrencia, a la puerta del teatro se situó Herdel, injeniero de la línea de Tracción, acompañado del jefe de tráfico i algunos inspectores, para

---

62 “La tracción”, *La Unión*, Santiago, 22 de julio de 1910, p. 5.

63 “La Tracción Eléctrica. Solución del conflicto entre patronos y obreros”, *El Mercurio*, Santiago, 31 de julio de 1910, p. 3.

64 Roberto Mario, “Oigamos al personal...”, *op. cit.* p. 1.

65 Carlos A. Sepúlveda “Brandalá i Coloa”, *op. cit.* p. 1.

66 “Huelga de Empleados del Ferrocarril eléctrico”, *El Ferrocarril*, Santiago, 29 de marzo de 1902, p. 4.

provocar desórden, disparando su revólver sobre los manifestantes”<sup>67</sup>. Para los efectos de reprimir las demandas obreras la empresa hizo uso de las compensaciones al Cuerpo de Policía de Santiago. Por ejemplo, luego de la violenta represión a la huelga de los trabajadores de marzo 1902 la empresa entregó un cheque de 1.000.000 pesos a la Policía para agradecer los “inapreciables servicios” de resguardo a la propiedad privada y manutención del orden, para garantizar que “la ciudad no se viera privada del servicio de tranvías durante la huelga”<sup>68</sup>. En otra ocasión, durante el año 1914, la empresa amenazó a muerte a los trabajadores organizados, les hizo tomar presos e impidió a todo costo que sus dirigentes pudieran reunir las cuotas de los socios en las cercanías de los talleres<sup>69</sup>.

En este contexto resultan inquietantes las constantes solicitudes de permiso de porte de armas que fueron enviadas por personal de jefatura de la empresa, a la Intendencia en fechas cercanas a movilizaciones obreras. Estas fueron mayoritariamente concedidas. Entre ellos destaca el mismo gerente Arístides Brandalá quien obtuvo el permiso en agosto de 1910, luego de la movilización obrera de julio del mismo año<sup>70</sup>.

Los tranviarios no solamente sufrían agresiones por parte de sus jefaturas, sino al salir con su carro del depósito se enfrentaban con nuevas violencias y peligros que en su mayoría se debían a la mala administración de la empresa y a los riesgos asociados a estar presente de las 5 de la mañana a las 2 de la noche en el espacio público. Así, los trabajadores fueron víctimas de ataques violentos, tal como es el caso de Elisa Miranda. Ella fue asesinada un 31 de marzo de 1906 al no dejar subir a Fidel Calderón, quien se encontraba en estado de ebriedad. Según el relato de *El Mercurio*, “Calderon se abalanzó sobre la Miranda, quien hirió con un cuchillo afilado puñal”<sup>71</sup>. Aparte de este tipo de notas policiales, los tranvías tuvieron una desgraciada presencia por la gran cantidad de accidentes de tráfico en los cuales estaban involucrados. Las notas policiales en los periódicos dan cuenta de accidentes, donde alguien llegó con convulsiones graves al hospital<sup>72</sup>, carruajes resultaron destruidos<sup>73</sup> o un niño murió debido un choque con un tranvía<sup>74</sup>. Entre los accidentados también hubo una gran cantidad de trabajadores, quienes reclamaban por la ausencia de ayuda por parte de la empresa al tener que acudir al hospital o faltar al trabajo. Durante la huelga de julio de 1910 los obreros entregaron una lista a *El Mercurio* de 6 tranviarios que se encontraban en el Hospital San Juan de Dios debido a heridas recibidas durante el

---

67 “Asamblea de la Tracción”, *La Luz*, Santiago, 31 de marzo de 1902, p. 3.

68 Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, Vol. 218, Carta de la Chilean Electric Tramway & Light Company al Intendente de Santiago, 18 de abril de 1902.

69 “La federación eléctrica de los trabajadores i empleados” *La Razón*, Santiago, 18 de abril de 1914, p. 4.

70 Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, Volúmenes 268, 353, 369.

71 “En un tranvía eléctrico una conductora asesinada”, *El Mercurio*, Santiago, 1 de abril de 1906, p. 12.

72 “Hechos de policía: por un tranvía”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 1 de abril de 1907, p. 8.

73 “Choque”, *El Diario Ilustrado*, 9 de septiembre de 1907, p. 8.

74 “Víctima de los tranvías”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 15 de septiembre de 1907, p. 8.

servicio o por haber quedado “invalido”<sup>75</sup>. Los accidentes podían ocurrir por el no respeto a las reglas de tránsito, velocidades excesivas y al momento de subir y bajar del tranvía. El 31 de mayo de 1910 el periódico *El Ferrocarril* informó que “la autoridad policial ha dispuesto que el personal de su mando vijile la circulación de tranvías y reduzca a prisión a aquellos maquinistas que viajen los carros con más velocidad fijada en el reglamento. También se ha recomendado a la policía que tome nota del manejo de los cobradores, a fin de que al dar las señales de partida o detención procedan correctamente”<sup>76</sup>. Tal como lo indica la nota de *El Ferrocarril*, se hacía responsable, en su mayoría, a los trabajadores por los atropellos y accidentes ocurridos. Esto resultó en una gran cantidad de tranviarios encarcelados por haber producido un accidente. Durante la huelga de marzo de 1913 los trabajadores por su parte culpaban a la empresa en no mantener en buen estado los tranvías y exigían “al Gobierno que obligue a la Empresa de Tracción a retirar del servicio todos los carros inútiles o descompuestos, que circulan, y que son causa principal de los numerosos accidentes que vienen ocurriendo a diario.” Junto con esto, los trabajadores pidieron “el indulto de todos los maquinistas procesados por atropellos”<sup>77</sup>. Lo que muestra la gran preocupación por dicha inseguridad causada, según ellos, por el actuar de la empresa.

---

75 “La Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 26 de julio de 1910, p. 12.

76 “Los atropellos causados por los tranvías”, *El Ferrocarril*, Santiago, 31 de mayo de 1910, p. 5.

77 “La huelga del personal de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 24 de marzo de 1913, p. 14.

## Capítulo 2: Experiencias de organización y lucha

Para responder a sus miserables condiciones de vida los trabajadores rápidamente comenzaron a organizarse entre ellos, tanto en sociedades de resistencia como en sociedades de socorros mutuos. En estas encontraron un espacio de ayuda mutua y libre de opresión por parte de sus patrones e inspectores de la empresa. Desde aquellos lugares podían crear diversas iniciativas de tipo educacional, socorro mutuo o de resistencia frente a la empresa y sus lacayos. Sebastián Maximiliano Guzmán, presidente de la Sociedad de Maquinistas y Cobradores en el año 1910, escribió que la unión de los trabajadores era “para instruirse, amarse i protegerse mutuamente en todas las horrorosas miserias que aflijen a los hijos del trabajo i habitantes del oscuro conventillo”<sup>78</sup>. Las iniciativas de los tranviarios fueron duramente reprimidas por la empresa y el personal inspector, razón por la cual varias de éstas no duraron en el tiempo.

Historiadores como Sergio Grez o Peter DeShazo, destacan la primera huelga de tranviarios de marzo de 1902 como el comienzo de un movimiento sindical en Chile central. Sin embargo, esta fue duramente reprimida y no obtuvo ningún éxito. Además resultó en la desvinculación de la gran mayoría de los dirigentes obreros y decenas de heridos. Un año más tarde se creó, según el modelo antiguo de las sociedades de socorros mutuos, la Sociedad Eulogio Altamirano y recién a principios de octubre de 1905 los obreros intentaron nuevamente movilizarse durante una huelga fructífera de pocos días. La Sociedad Eulogio Altamirano tras varios años de funcionamiento entró en crisis y perdió su fuerza, mientras surgieron una cada vez mayor cantidad de movilizaciones. A partir de este momento no hubo más sociedades de socorros mutuos de gran tamaño en la empresa. El primer receso de la huelga, el auge de la sociedad de socorros mutuos y finalmente el regreso de los movimiento huelguistas nos permite fijar el año 1905 como el momento en el cual la huelga se transformó en la forma de lucha predominante en la empresa de tracción eléctrica.

En este capítulo se presentarán las distintas formas de organización y lucha que adoptó el personal de la empresa de tranvías. En primera instancia se presentarán los fracasados intentos de crear organizaciones de socorros mutuos para luego pasar a las experiencias, los conflictos y el desarrollo de las sociedades de resistencias, comités de huelga y sindicatos.

---

78 Sebastián Maximiliano Guzmán “A mis compañeros de la Tracción Eléctrica”, *La Gran Federación Obrera de Chile*. Santiago, 11 de marzo de 1911, p. 3.



## 2.1 Las sociedades de socorros mutuos

Sergio Grez describe a las sociedades socorros mutuos como producto de la derrota de las posiciones liberal-populares durante la guerra civil de 1851 y la consecuente imposibilidad de realizar reformas políticas significativas. En este escenario las sociedades se caracterizaban por la autoorganización de los obreros para satisfacer las necesidades más urgentes. Según Grez, “estos organismos debían ser políticamente neutros y capaces de agrupar a todos los trabajadores de ciertos gremios tras el objetivo de la ayuda mutua en caso de enfermedad, cesantía, invalidez o deceso de alguno de sus miembros”<sup>79</sup>. De esta manera las sociedades no se enfrentaban directamente con la patronal, llegando en varios casos a trabajar en unión con ellos y las autoridades políticas. Su importancia radica, según Maria Angélica Illanes en su capacidad de generar proyectos de sociedad propios y ser lugar de educación y formación organizacional<sup>80</sup>.

En la *Chilean* ni siquiera las sociedades de socorros mutuos tuvieron un camino fácil. Existe solamente el relato de una única sociedad creada por los mismos trabajadores. Las otras sociedades y proyectos de creación de sociedades fueron iniciativas de la misma gerencia, propuestas en momentos de movilización de los trabajadores o creadas para un pequeño grupo de obreros. La empresa mencionó en diferentes ocasiones la existencia de supuestas instituciones de apoyo a los trabajadores. Sin embargo, tanto los trabajadores como los diarios en su totalidad llegaron a la conclusión de que eran a tan pequeña escala que no servían para su propósito o que simplemente no existían.

Durante la huelga de tranvías de julio de 1910 el periódico conservador *La Unión* de Santiago publicó una carta sobre la existencia y las dificultades que vivía la Sociedad de Socorros Mutuos Eulogio Altamirano<sup>81</sup>. La carta sirvió como argumento para apoyar la huelga debido a la imposibilidad de mejorar de otra forma el estándar de vida de los trabajadores. El nombre de la sociedad, su orientación hacia políticos conservadores y militares deja suponer una orientación más bien conservadora de la misma. La carta publicada en *La Unión* de Santiago fue escrita por el Presidente de la sociedad en este entonces Mauricio 2.º Ganoa.

La carta cuenta que la sociedad, creada el 13 de Agosto de 1903, “fue formada únicamente por empleados y operarios de la compañía. Durante cuatro años la sociedad se mantuvo en buen pie, presidida por el señor Santiago Contreras”<sup>82</sup>. En aquellos años se generaron múltiples contactos con otras sociedades. De aquello da cuenta la celebración del

---

79 Sergio Grez Toso, *De la ‘regeneración del pueblo’ a la huelga general*, RIL Editores, Santiago, 2007, p. 389.

80 Maria Angélica Illanes, “La revolución solidaria“, *Polis* [En línea], 5 | 2003, Publicado el 11 octubre 2012, consultado el 30 septiembre 2016. URL : <http://polis.revues.org/6954>, p. 2.

81 Político conservador de San Felipe, varias veces ministro de Estado, Diputado y Senador. Tuvo un rol destacado en la Guerra del Pacífico como Secretario del Ejército en Campaña. [Pedro Pablo Figueroa, *Diccionario Biográfico de Chile*. Imprenta i Encuadernación Barcelona. Santiago, 1897, p. 61.]

82 “La huelga del personal de la Traccion Electrica”, *La Unión*, Santiago, 28 de julio de 1910, p. 5.

centenario de la Independencia de Chile para cuyo fin se creó el “Comité Obrero de las Fiestas del Centenario Patrio”. El *Diccionario Biográfico Obrero* relata que dicha iniciativa fue obra de la Sociedad Eulogio Altamirano en el año 1903<sup>83</sup>. Al seguir el relato de la carta se da cuenta que en 1907 la presidencia de la sociedad fue tomada por el jefe del tráfico de la compañía José I. Pérez. Este “entregó la administración de nuestra Sociedad únicamente a los jefes e inspectores, desconociendo así el derecho que le asistía al humilde maquinista”<sup>84</sup>. La sociedad entró en decadencia y más de 1500 pesos se perdieron entre ellas “parte del mobiliario y la botica”<sup>85</sup>. En el momento que se escribió la carta algunos socios empezaron a reorganizar la institución, excluyendo además a los jefes de servicio. A causa de esto fueron despidiendo a personal perteneciente a la mutua, quedando solamente 46 socios. Como ejemplo de aquello Mauricio Ganoa nombra a Eduviges Arriola “cobradora, muy honrada y antigua empleada de la Compañía”<sup>86</sup> que fue despedida por haber asumido el cargo de sub-tesorera.

Luego de éste período no existe mayor registro de otras sociedades de socorro mutuo. Recién en 1915 el periódico *La Opinión* publicó un artículo sobre la formación de una cooperativa de ahorro por “los obreros de la Maestranza de la Tracción Eléctrica, de acuerdo con sus jefes [...] para prestar dinero al obrero que lo necesite, con un interés del 5% mensual”<sup>87</sup>. Sin embargo, solamente podían haber 120 socios, por lo que se planteó la idea de formar una almacén obrero para 200 socios que vendería “artículos de consumo, comprados a los mismo productores, [...] a los accionistas solo con un muy pequeño recargo”<sup>88</sup>. El resultado de dicha iniciativa se desconoce hasta el momento, solamente es sabido que durante la huelga de abril de 1918, nuevamente se lamentó la falta de instituciones de apoyo hacia los trabajadores. En diciembre del mismo año la empresa propuso a sus empleados crear una cooperativa de compra, junto a “un vasto plan de trabajo en pro de nuestro personal”<sup>89</sup> como lo indicó el director superior Aristides Brandalá, quién anteriormente había sido gerente. Según él, este cambio de actitud se debía al cambio en la gerencia<sup>90</sup>. El nuevo gerente, ‘mister’ Alison había felicitado la iniciativa que entre otros contemplaba la creación de una caja de retiro y la construcción de viviendas para el

---

83 Osvaldo López, *Diccionario Biográfico Obrero de Chile*. Imprenta i Encuadernación Bellavista, Santiago, 1912, p. A 41.

84 “La huelga del personal de la Tracción Eléctrica”, *La Unión*, Santiago, 28 de abril de 1910, p. 5.

85 *Ibid.*

86 *Ibid.*

87 S. “Una Cooperativa Obrera”, *La Opinión*, Santiago, 6 de octubre de 1915, p. 1.

88 *Ibid.*

89 “La cooperativa que la tracción eléctrica iba a establecer para el personal”, *La Opinión*, Santiago, 30 de diciembre de 1918, p.1 y 8.

90 Como consecuencia de la primera guerra mundial el gobierno inglés, en cooperación con la I. Municipalidad de Santiago, expropió durante el año 1918 los capitales alemanes e impuso una nueva gerencia inglesa. Ésta fue de corta duración, ya que a mediados de 1919 la empresa pasó a ser parte de capitales estadounidenses. [Juan Ricardo Couyoumdijan, *Chile y Gran Bretaña durante la primera guerra mundial y la postguerra, 1914 – 1921*, Santiago de Chile. Editorial Andres Bello. 1986, p. 222.]

personal<sup>91</sup>. Desde el punto de vista de los obreros esta iniciativa tenía otro trasfondo: Recién en abril la empresa se había visto obligada a reconocer al Consejo Federal N°2 de Tranvías de la FOCH como único intermediario entre el personal y la gerencia. Así el tesorero del Consejo, Salvador Donoso, explicó al periódico *La Opinión* que había “rechazado el proyecto de cooperativa [...] porque parece que envuelve el propósito de concluir con nuestra Federación. Y antes que nada, debemos apoyo y protección a ésta, pues son incalculables los servicios que por ella hemos alcanzado”<sup>92</sup>.

## 2.2 Los momentos de huelga y las sociedades de resistencia

La respuesta masiva al malestar económico y laboral del personal de tranvías fue la organización colectiva y la confrontación directa con la gerencia, en forma de huelgas, exigiendo mejores condiciones de trabajo y el cese de los constantes maltratos. Estas fueron resultado de un arduo trabajo organizativo de los dirigentes, el cual no siempre dio sus frutos. En algunas ocasiones se puede apreciar un levantamiento relativamente espontáneo de los obreros. Como consecuencia de aquello recién durante la movilización se fueron conformando los comités de huelga y las peticiones a la empresa. En otros casos hubo una radicalización en las formas de luchas y una planificación previa de la movilización que iban a tener los trabajadores. Así es posible encontrar antecedentes de que los tranviarios hicieron peticiones e intentaron llegar a un acuerdo con la gerencia sin tener que ir a la huelga – sin embargo esto nunca resultó. La huelga fue el punto culmine de la organización en la empresa de tranvías. Ahí se conjugaron todas las posibilidades y capacidades de organización, difusión y relación con otros actores de la sociedad, por lo cual su análisis nos parece clave para el entendimiento de este gremio.

El historiador Manuel Lagos Miers caracterizó las primeras organizaciones de la Tracción Eléctrica, todas llevando el nombre de sociedad de resistencia, como anarquistas<sup>93</sup>. Consideramos esta afirmación generalizada como errónea, pareciéndonos más apropiado destacar, como lo hace Sergio Grez, que “durante el período del cambio del siglo [existía] un panorama más complejo caracterizado por cierta laxitud e indefinición ideológica en los grupos populares de izquierda”<sup>94</sup>. Recién durante los años 1910 – 1920 podemos encontrar una mayor definición ideológica y un cierto distanciamiento de determinados sectores obreros hacia otros.

Por lo anteriormente descrito y al no concentrarse este trabajo en las corrientes de aquel entonces, no se hará mayor esfuerzo en encontrar la adscripción ideológica de cada momento huelguista. Cabe destacar, que se encontraron diferencias en las formas de lucha y

91 “La cooperativa que la tracción...” *op. cit.*

92 *Ibid.*

93 Manuel Lagos Miers, *¡Viva la Anarquía!... op. cit.* p. 124.

94 Sergio Grez Toso, *Los anarquistas y el movimiento obrero... op. cit.* p. 14.

organización de cada organización creada por los trabajadores de la Tracción Eléctrica. De esta forma, se pueden diferenciar los momentos de movilización, formas de organización, lugares de reunión, apoyos obtenidos por otras organizaciones obreras y en las prácticas huelguistas. Estas características se debieron tanto a un aprendizaje colectivo, como a adscripciones personales o colectivos de los sindicatos.

Para el período de estudio se encontraron 4 fases de movilización obrera. Estas se caracterizaron por una continuidad en la dirigencia y organización y/o por presentar una gran cantidad de movilizaciones en muy cortos períodos de tiempo. La primera, durante 1902 se prolonga desde enero hasta la fracasada huelga en marzo. Luego de 3 años de una calma relativa, se reactivó el movimiento en octubre de 1905 y persistió hasta el año 1907. En 1910 los obreros retomaron la huelga, haciendo movilizaciones constantes hasta el año 1914. El último, y definitivo, auge vivieron los obreros a fines de 1917 con la creación del Consejo Federal N°2 de Tranvías de la FOCH. Esta organización fue capaz de crear instituciones, como el teatro, que existieron más allá del funcionamiento de su organismo sindical inicial, hasta la desaparición del tranvía en Santiago en los años 1950<sup>95</sup>.

A continuación, se hará un recuento de las movilizaciones obreras, sus formas de organización y lucha, sus relaciones con otras organizaciones, las estrategias empleadas y las demandas exigidas y conquistadas en cada momento huelguista.

### **2.2.1 Primeros pasos en la huelga: El violento estallido en marzo de 1902**

Hacia fines de 1901 el periódico ácrata *La Luz*, publicó una serie de denuncias sobre las pésimas condiciones de trabajo en los tranvías de Santiago, ejemplo de ello fueron los artículos de *Lautarin Mapuchi*, mecánico de los FFCC del E, quien describió en detalle el trabajo en la tracción eléctrica. Desde febrero de 1902 el mismo periódico empezó a exigir la formación de asociaciones para lograr “la libertad y el bienestar [que] anhelan todos los trabajadores i trabajadoras”<sup>96</sup>. Un mes después se lamentó la falta de entusiasmo del personal en manifestarse en contra de sus explotadores: “nos preguntamos cómo es que tengan tanta paciencia para tolerar tanto vejámen, tanta injusticia”<sup>97</sup>.

Solo pocos días después los anarquistas parecían haber logrado su objetivo: se informó en una nota que se había creado una federación de resistencia. Esta fue dirigida, entre otros, por Esteban Cavieres, Luis Alberto Pardo y Marcos Yañez, todos ellos anarquistas relacionados con el periódico *La Luz*. Pertinente es destacar, que se eligió a Rita Martínez y Josefina Irárazaval como representantes de las cobradoras, y únicas mujeres dentro del

---

95 Marcelo Mardones, *El Estado sobre ruedas... op. cit.* p. 203.

96 Lautarin Mapuchi. “Cronica Ferrocarrilera”, *La Luz*, Santiago, primera quincena de febrero de 1902, p. 3.

97 “Conmoción Eléctrica”, *La Luz*, Santiago, primera quincena de marzo de 1902, p. 3.

comité de la federación<sup>98</sup>. Según informó el periódico *La Locomotora*, creado por mecánicos de FFCC del E, la asamblea había tenido lugar en el Teatro Erasmo Escala, ubicado en Libertad c/n Avenida Portales, y fue el resultado de un mes de reuniones entre los trabajadores. El autor mencionó que algunos maquinistas robaron el registro de socios y se lo entregaron a la gerencia<sup>99</sup>. La respuesta represiva hacia los federados fue el gatillante de la primera huelga en la Tracción Eléctrica de Santiago, que coincidió con el malestar de la población en contra de la empresa debido a un aumento en la tarifa. Las demandas se concentraron en la reincorporación de los trabajadores desvinculados, 9 horas de trabajo como máximo, pago al 1<sup>er</sup> día del mes y las constantes demandas del aumento salarial y la abolición del sistema de multas.

La huelga, descrita por Sergio Grez, como la primera huelga liderada por anarquistas en Santiago, duró del 27 de marzo hasta el 31 del mismo mes y se caracterizó por el amplio uso de la violencia. Los trabajadores asaltaron tranvías en circulación y bloquearon las vías, mientras la policía y la empresa pusieron guardianes en cada vagón y dispararon en contra de los trabajadores<sup>100</sup>. DeShazo destaca el alto grado de violencia, según él, debido a la poca capacidad de parar efectivamente al servicio de tranvías y la contratación de rompeshuelgas.<sup>101</sup> Como consecuencia los ataques a los tranvías estaban dirigidos a robar el manubrio de este, y así impedir su manejo, y a amedrentar a los rompeshuelgas. De este modo, el segundo día de movilización *El Ferrocarril* contaba el robo de 54 manubrios de los 106 tranvías que estaban en servicio<sup>102</sup>.

El mismo día del comienzo de la huelga, el 28 de marzo, los trabajadores hicieron entrega de sus peticiones a la empresa<sup>103</sup> que fueron rechazadas en su totalidad al día siguiente<sup>104</sup>. Probablemente, frente a la categórica negativa de la empresa y el constante apoyo que esta recibió por parte de varias instituciones estatales, al día siguiente, el 30 de marzo, los trabajadores en huelga hicieron un marcha hacia el Palacio La Moneda para entregar una carta al Presidente exigiendo su neutralidad en el conflicto. Sin embargo, al no estar en La

---

98 El periódico además nombró a Amador Parra, Raimundo Gutierrez, Manuel Salas, Samuel Lopez, Fructuoso Ortega, Esteban Cavieres, Luis Morales, Oseas Asfell, Luis Quezada y Humberto Rubio como miembros del comité de la Federación. Mientras que Marcos Yañez fue su tesorero y Máximo Moraga y Luis Alberto Pardo sus secretarios. Siguiendo a la tradición anarquista no hubo presidente. [“Asamblea de la Tracción”, *La Luz*, Santiago, segunda quincena de marzo de 1902, p. 2.]

99 “En la Tracción Eléctrica”, *La Locomotora*, Santiago, 28 de marzo de 1902, p. 5; DeShazo, en contraposición al periódico *La Locomotora*, afirma que fueron agentes policiales quienes robaron la lista de los socios [Peter DeShazo, *Trabajadores Urbanos... op. cit.* p. 161.]. Sin embargo tanto *La Locomotora* como *La Luz* mantienen la versión del robo por parte de trabajadores de la misma empresa por lo que estamos convencidos de dicha versión.

100 Sergio Grez Toso, *Los anarquistas y el movimiento... op. cit.* p. 80-83.

101 Peter DeShazo, “*Trabajadores Urbanos...*” *op. cit.* p. 162.

102 “Huelga de empleados del ferrocarril eléctrico”, *El Ferrocarril*, Santiago, 29 de marzo de 1902, p. 3.

103 *Ibid.*

104 “El servicio de tranvías y la huelga de maquinistas y cobradores”, *El Ferrocarril*, Santiago, 30 de marzo de 1902, p. 1.

Moneda el jefe de Estado, los obreros no fueron recibidos<sup>105</sup>. Los trabajadores acusaron a la prensa de ser “mercenaria y vendida a los empresarios de la Tracción Eléctrica” y quemaron en público varios ejemplares de *El Mercurio* y *El Chileno*.<sup>106</sup>

El Intendente de la provincia junto con el Prefecto de la Policía, en representación del gobierno, visitaron la empresa el 28 de marzo. Según lo informado por *El Ferrocarril*, el Intendente se impuso de los detalles de la huelga y revisó los libros de multas. En la misma reunión se acordó el apoyo de la Intendencia a la empresa y el resguardo policial de tranvías y locales de la misma.<sup>107</sup> Por dicha acción el comité huelguista acusó que el Prefecto de Policía había sido comprado por la empresa. Este reprimió a sables, rifles y caballos cualquier protesta de los trabajadores con “una turba de lacayos i de maricones con pantalones i con uniforme de *policía de orden i seguridad* [...], que nos hiciera aparecer ante el mundo civilizado como un país de salvajes, dando a los hombres, a los pueblos i a la historia, el triste espectáculo de una *cacería humana* a pleno día.”<sup>108</sup> La acusación de los obreros es reafirmada por una carta de la empresa de tracción eléctrica, enviada el 28 de abril a la Intendencia, en el cual se agradeció el apoyo obtenido durante el conflicto y se hizo entrega de un cheque de 1000 pesos destinado “a incrementar los fondos de cualquiera de las instituciones de beneficencia establecidas en el cuerpo ya que una remuneración directa a la tropa no puede ser aceptada por las disposiciones reglamentarias que lo rijen”<sup>109</sup>. Además, los obreros, acusaron que la empresa había hecho las gestiones para echarlos del Teatro Erasmó Escala, “siendo los dueños [...] alemanes emparentados con los empresarios nos suspendieron el arriendo de dicho local”<sup>110</sup>. La violencia por parte de algunos participantes de los mitines fue interpretada por el comité de huelga como el accionar de “unos cuantos malvados agentes secretos de la Policía de Seguridad, unos traidores pagados por la empresa”<sup>111</sup> con el fin de legitimar el accionar violento de las fuerzas represivas.

La huelga que a principios, según *El Ferrocarril* y *El Mercurio*, contaba con 250 huelguistas<sup>112</sup> y que según *La Luz* llegaba a juntar 5.000 huelguistas y personas en apoyo en los mitines<sup>113</sup>, fue rápidamente perdiendo fuerza. La activa intervención de la policía, el arresto y hospitalización de tranviarios heridos, y el rápido reemplazo de los maquinistas por mecánicos y antiguo personal del tranvía de tracción animal hicieron que *El Mercurio*

---

105 El comité huelgista, “Después de la Jornada”, *La Luz*, Santiago, segunda quincena de abril de 1902, p. 1.  
106 *Ibid.*

107 “Huelga de empleados del ferrocarril eléctrico”, *El Ferrocarril*, *op. cit.* p. 3.

108 El comité huelgista, “Después de...” *op. cit.* p. 1.

109 Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, Vol. 218, Carta de la Chilean Electric Tramway & Light Company al Intendente de Santiago, 18 de abril de 1902.

110 El Comité Huelguista, “Después de la...” *op. cit.* p. 1.

111 *Ibid.* p. 2.

112 “Huelga punible”, *El Mercurio*, *op. cit.*; “Huelga de empleados del ferrocarril eléctrico”, *El Ferrocarril*, *op. cit.*

113 El Comité Huelguista, “Después de la...” *op. cit.* p. 1.

titulara el 31 de marzo un artículo como “la huelga dominada”. En este escrito, dio cuenta de la mejora en el servicio de tranvías, arrestos a varios huelguistas y choques de tranvías, aludiendo probablemente a la poca experiencia de sus nuevos conductores<sup>114</sup>. Un día después se anunció el término del conflicto, la empresa dio a conocer que ya había completado su personal y que pagaría lo que les debía a los huelguistas por los días trabajados durante el mes de marzo<sup>115</sup>.

En consecuencia los ex-huelguistas concluyeron que la movilización terminó con la decisión de los trabajadores desvinculados de dedicarse a otros rubros. Dejando de estar “siempre al servicio de la Empresa [...] para humillarse a unos cuantos alemanes hambrientos que la baja marea de Europa arrojó a las playas del Pacífico.” Según ellos, el fracaso de la huelga se había producido por el reemplazo de los maquinistas por mecánicos de los talleres de la empresa. “¡Caiga sobre esos trabajadores todo el peso de la severa condenación de la conciencia colectiva de la clase obrera, i la maldición de las familias sin pan de los obreros que han quedado sin trabajo!”. El único logro de la huelga fue, según el mismo comunicado, que las condiciones de los nuevos trabajadores mejoraron en cuanto al sueldo, multas y horas de trabajo.<sup>116</sup>

### **La segunda ola: Auge y ocaso de la actividad sindical tranviaria durante la *La Reforma*.**

Después de más de tres años de una relativa calma en la empresa de tracción eléctrica de Santiago, tiempo en el cual únicamente funcionó la Sociedad de Socorros Mutuos Eulogio Altamirano, los trabajadores volvieron a la luz pública, enfrentándose con la patronal a principios de octubre de 1905 con una huelga que duró apenas dos días.

El día 4 de octubre el periódico *La Lei* anunció la posible movilización de los trabajadores de la Tracción Eléctrica. Su demanda consistía en “reducir a un máximo racional la jornada de trabajo i suprimir la merma de sus sueldos por el sistema de multas, castigos, indemnizaciones de desperfectos” además de la desvinculación de dos inspectores destacados por su actitud violenta hacia los empleados.<sup>117</sup> El 5 de octubre *La Lei* relató el inicio de la huelga del día anterior. La empresa se negó en primer instancia a responder a las demandas, comenzando de inmediato a contratar personal nuevo. El que, debido a su inexperiencia, causó una gran cantidad de accidentes.<sup>118</sup> Los tranvías, como siempre, fueron

---

114 “La huelga dominada”, *El Mercurio*, Santiago, 31 de marzo de 1902, p. 1.

115 “empresa de tracción eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 1 de abril de 1902, p. 1.

116 El Comité Huelguista, “Después de la...” *op. cit.* p. 2.

117 “El gremio de la Tracción Eléctrica”, *La Lei*, Santiago, 4 de octubre de 1905, p. 1.

118 “La huelga de ayer”, *La Lei*, Santiago, 5 de octubre de 1905, p. 1.

escortados por dos guardianes, a los cuales *La Lei* describió como “una especie de samurais de terrorífico talante” debido al uso de fúsiles Mausers con cuchillos de bayonetas<sup>119</sup>.

Los huelguistas por su parte se reunieron en el local de la Unión de Panaderos, ubicado en la calle San Pablo y formaron un comité de huelga. Este estuvo presidido por Arsemio Gatica<sup>120</sup>, Corides Leiva y Abraham Soto de vicepresidentes, Manuel Cortes Monroy de secretario y Moises López de tesorero. Tanto Arsemio Gática y Manuel Cortes habían sido despedidos por la empresa, por lo que se exigió su reposición. Los obreros entregaron una carta al Intendente pidiendo su intervención para crear un tribunal arbitral, para luego



DETENCIÓN DE UN TRANVÍA POR HUELGUISTAS.

Ilustración 5: "La huelga de los empleados de la Tracción Eléctrica", *Sucesos, Valparaíso*, 13 de octubre de 1905, p. 37.

realizar un mitín en la Plaza de la misma Intendencia. En este lugar hablaron el anarquista Luis Alberto Pardo junta a Manuel J. Villalon y Luisa Ovalle<sup>121</sup>. Pardo había formado parte de la empresa en el año 1902. Por otro lado, varias sociedades obreras, entre las cuales destacan los panaderos, diversas secciones de los FFCC del E y los zapateros, manifestaron su apoyo a la movilización<sup>122</sup>. Durante la jornada se impidió la circulación de tranvías, sin

---

119 “Fin de huelga”, *La Lei*, Santiago de Chile, 6 de octubre de 1905, p. 1; Cabe destacar que 2 años después se abrió un debate sobre el uso de los rifles Manlicher y carabinas Mauser debido a su “excesivo poder de alcance y de penetración de la bala, que los hace peligrosos para ser descargados en la ciudad en los casos de conmociones populares, pues se corre siempre riesgo de herir a personas que están lejos del lugar de los sucesos y a varias a la vez con una misma bala”. Debido a este ‘peligro’ el Ministro del Interior ordenó a los cuerpos policiales el uso de carabinas Winchester cuyo alcance era mucho menor. [Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, vol. 303, Policía de Santiago, sobre armamento del cuerpo, 3 de octubre de 1907.]

120 El Mercurio nombró al presidente como Arsemio García. [“Término de la huelga”, *El Mercurio*, Santiago, 5 de octubre de 1905, p. 5.]

121 “La huelga de ayer”, *La Lei*, *op. cit.* p. 1.

122 “Fin de huelga”, *La Lei*, *op. cit.* p. 1.



el uso de violencia alguna, como destacan *El Mercurio* y *La Lei*. La fotografía de la revista *Sucesos* da cuenta de dichos actos, en que los obreros bloquearon las calles paralizando el servicio tranviario. El 5 de octubre en la tarde *El Mercurio* anunció el fin de la huelga, la empresa había aceptado casi la totalidad de las demandas<sup>123</sup>. *La Lei* agregó que se logró establecer el acuerdo en una reunión entre la gerencia y los huelguistas, donde además estuvo presente el prefecto de policía. La empresa solamente rechazó la reincorporación del presidente del comité huelguista, Arsemio Gática, ofreciéndole un certificado de buena conducta por sus 4 años de servicio en la Tracción Eléctrica<sup>124</sup>.

Luego, a fines del mismo mes, los días 22 y 23 de octubre estalló la huelga de la carne. Las jornadas de protesta fueron descritas en gran detalle por el historiador Gonzalo Izquierdo. La demanda principal estuvo vinculada al derogación del alto impuesto a la carne importada desde Argentina. La protesta fue organizada por el Comité Central del Impuesto al Ganado, organización compuesta por distintas sociedades obreras y el PD. Pese a que en un principio se pretendía realizar una marcha de carácter pacífica, la movilización terminó en disturbios distribuidos por toda la ciudad. Grez destaca que a pesar de la convocatoria iniciada por las organizaciones obreras, rápidamente se descontroló la protesta y fueron los sectores más marginales quienes dominaron el escenario. Así se vivieron dos días de asonadas callejeras, para cuyo fin intervino el ejército con una brutal violencia. Tanto Grez como Izquierdo destacan una importante presencia del gremio de tranvías durante el primer día, el cual actuó, según Grez, de manera conjunta con los panaderos<sup>125</sup>. Entre los detenidos se encontró el secretario del comité huelguista de principios de octubre, Manuel Cortes<sup>126</sup>.

Desde el segundo mes de funcionamiento del periódico demócrata de tendencia doctrinaria socialista *La Reforma*, fundado por Luis Emilio Recabarren en mayo de 1906, el comité de huelga de octubre de 1905 hizo uso de las páginas para anunciar sus reuniones. En primera instancia su organización se llamó Sociedad de Resistencia Tracción Eléctrica, reuniéndose semana por medio en su local propio, ubicado en la calle Mapocho 2567<sup>127</sup>. La sociedad contó con varios miembros que habían liderado la huelga de 1905, tales como Abraham Soto y Moisés López y al menos uno, Fructuoso Ortega ya había participado en la huelga de 1902<sup>128</sup>. En agosto del mismo año la organización se pasó a llamar Sociedad de

---

123 “Término de la huelga”, *El Mercurio*, *op. cit.* p. 5.

124 “Fin de huelga”, *La Lei*, *op. cit.* p. 1.

125 Sergio Grez Toso, “Una mirada al...” *op. cit.* p. 180.

126 Gonzalo Izquierdo, “Octubre de 1905...” *op. cit.* p. 62.

127 “Sociedad de Resistencia Tracción Eléctrica”, *La Reforma*, Santiago, 17 de julio de 1906, p. 5.

128 Fructuoso Ortega fue parte del comité de huelga de la Sociedad de Resistencia en 1902 [“Asamblea de la Tracción”, *La Luz*, Santiago, segunda quincena de marzo de 1902, p. 3.] y formó parte de la Sociedad Ramón Allende Padín en 1907 [“Sociedad Ramón Allende Padín”, *La Reforma*, Santiago, 4 de julio de 1907, p. 3.]

Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padin<sup>129</sup>, haciendo alusión, al igual que la Sociedad de Socorros Mutuos, a otro personaje de la Guerra del Pacífico. Ramón Allende Padin fue, según el *Diccionario Histórico y Biográfico*, diputado y senador para el Partido Radical en los años 1880' y un destacado médico durante el enfrentamiento bélico<sup>130</sup>. Además fue masón y fundador de la logia Justicia y Libertad, la cual desarrolló diversas actividades de tipo educativo con sociedades de artesanos en Valparaíso.<sup>131</sup>

En octubre del mismo año, el descontento popular se lanzó nuevamente contra la empresa por otro intento de subir la tarifa.<sup>132</sup> *La Reforma* escribió en varias ocasiones sobre el alza de tarifa denunciando que “los alemanes” se empeñaban en hacer “sangrar al pueblo” y pisotear las leyes de este país<sup>133</sup>. El 6 de octubre la Sociedad de Empleados publicó en *La Reforma* que “se avisa a las sociedades amigas que deseen enviar notas, las dirijan al correo número 4”<sup>134</sup>, haciendo alusión a una gran cantidad de cartas que le llegaban a la sociedad, probablemente debido al malestar de los obreros por el insuficiente servicio tranviario. Durante los meses de octubre y noviembre *La Reforma* llevó a cabo una amplia campaña en contra de la alza en la tarifa haciendo reuniones de firmas y propuestas de cómo mejorar el servicio sin subir el valor del pasaje<sup>135</sup>. Sin embargo, la campaña no logró su objetivo y en diciembre se efectuó el alza<sup>136</sup>.

En enero del año 1907 la Sociedad de Empleados de la Tracción Eléctrica eligió una nueva directiva<sup>137</sup>. Esta se enfocó en recaudar las cuotas de sus socios, haciendo varios avisos durante los meses de enero y febrero<sup>138</sup>. Luego, a fines de marzo se eligieron los delegados de la Federación de la Cámara de Trabajo<sup>139</sup>, para pasar a principios del otro mes a su segunda huelga.

Según informó *El Mercurio* la huelga fue declarada el 3 de abril con la principal demanda de un aumento salarial y duró hasta el 14 del mismo mes. Fue necesario llegar a la huelga, ya que la empresa había rechazado peticiones de los obreros en ocasiones anteriores. El

---

129 “Sociedad de Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 3 de agosto de 1906, p. 5.

130 Virgilio Figuerora, “*Diccionario Histórico...*” *op. cit.* p. 453.

131 Sergio Grez Toso. “De la ‘regeneración del pueblo’...” *op. cit.* p. 561.

132 “La Tracción Eléctrica”, *La Reforma*, Santiago, 4 de octubre de 1906, p. 1.

133 “El Alza de Tarifa”, *La Reforma*, Santiago, 6 de octubre de 1906, p. 1.

134 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramon Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 6 de octubre de 1906, p. 5.

135 “El alza de tarifas de la Tracción Eléctrica, Nuestra opinión i nuestra acción”, *La Reforma*, Santiago, 9 de octubre de 1906, p. 1; “La Tracción Eléctrica de Santiago. El pueblo accionista de la empres”, *La Reforma*, Santiago, 22 de noviembre de 1906, p. 1.

136 “El golpe de la tracción”, *La Reforma*, Santiago, 12 de diciembre de 1906, p. 1.

137 “Avisos Sociales: Sociedad de Empleados de la Tracción Eléctrica Ramon Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 18 de enero de 1907, p. 5.

138 “Avisos Sociales: Sociedad de Empleados de la Tracción Eléctrica Ramon Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 30 de febrero de 1907, p. 5.

139 “Avisos Sociales: Sociedad de Empleados de la Tracción Eléctrica Ramon Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 21 de marzo de 1907, p. 5.

periódico no reportó ningún acto violento e informó que el servicio de tranvías se llevó a cabo en muy malas condiciones. Los tranviarios solicitaron desde el primer día la intervención del alcalde. La empresa contestó tildando las peticiones de “absurdas” y acusando que la huelga fue “encabezada por agitadores de profesión”<sup>140</sup>. En el primer día *El Diario Ilustrado*, ya vio terminada la huelga. La empresa estaba actuando igual que durante la huelga de 1902, ignorando las exigencias de los huelguistas, contratando personal nuevo y apostando “numerosa tropa de policía desde las primeras horas dentro y alrededor de la estación” y en cada tranvía. En total pudieron salir 149 carros a las calles y el servicio se suspendió a tempranas horas “con el objeto de evitar que revoltosos pudieran aprovecharse de la noche para destruir el material”<sup>141</sup>. *La Reforma* fue el único periódico que apoyó activamente la huelga. En un artículo informó de la circulación de 136 tranvías, de un total de 200, y que estaban 487 maquinistas y 196 cobradores en huelga. El periódico recordó “a la Empresa el hecho de que cuando solicitó el aumento de la doble tarifa, se comprometió a mejorar la condición de sus empleados con el enorme exceso de ganancia que le iba a reportar esa exacción, i ahora se ha olvidado de esta obligación a pesar de que la situación por la que atraviesa el obrero se hace casi insostenible”<sup>142</sup>.

Por su parte los huelguistas se juntaron todos los días en su nuevo local ubicado en la calle Andes 2580. Al no tener respuesta del alcalde, decidieron reunirse con el Presidente Manuel Montt. *El Diario Ilustrado* cuenta que el día 7 de abril “en la mañana pasaron a la Moneda, en representación de los huelguistas, a conferenciar con S.E. los obreros Alfredo Aguilera, Abraham Soto y Carlos Herrera. [...] El Presidente les manifestó que si se encontraban descontentos en esa Empresa, estimaba que lo único cuerdo y lógico era retirarse de ella”<sup>143</sup>. Al seguir el mal servicio y al no haber intervención por parte del Estado *El Diario Ilustrado*



EN LA ALAMEDA. AL PIE DEL MONUMENTO A SAN MARTÍN, PRONUNCIANDO UN DISCURSO CONTRA EL CAPITAL.

Ilustración 6: "Un mitín de huelguistas", Sucesos, Valparaíso, 11 de abril de 1907.

140 “Los maquinistas de la Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 4 de abril de 1907, p. 10.

141 “En la Tracción Eléctrica. La huelga de maquinistas fracasa del todo”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 4 de abril de 1907, p. 5.

142 “La huelga de la Tracción Eléctrica”, *La Reforma*, Santiago, 11 de abril de 1907, p. 1.

143 “La Huelga de Maquinistas en la Tracción Eléctrica”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 7 de abril de 1907, p. 5.

comentó que “habría conveniencia en establecer que las huelgas en ciertos servicios públicos, como los de alumbrado y tracción urbanos, agua potable etc., requieren la intervención de la autoridad en forma más decidida y eficaz”<sup>144</sup>. Por su parte, los obreros empezaron a conseguir apoyo de otras sociedades de resistencia. El 7 de abril se realizó un mitin en la Alameda a la altura de la estatua de O’Higgins y San Martín en apoyo a los maquinistas y cobradores. Según un artículo difamador de *El Diario Ilustrado*, llegaron alrededor de 300 personas<sup>145</sup>. Todos ellos “llamados anarquistas, gente vaga y cansada de la vida”<sup>146</sup>. Al día subsiguiente “Las juntas ejecutivas de las sociedades de resistencias” declararon en *La Reforma* “la huelga general para el miércoles [10 de abril] a las 9 p.m. si no se accede a las justas peticiones de los empleados de la tracción eléctrica.” Firmantes fueron entre otros la Federación de Zapateros y Aparadoras, varias federaciones de panaderos, impresores y la Sociedad de Resistencia Mártires del Trabajo FF.CC del Estado.<sup>147</sup> El 12 de abril el mismo periódico informó que tras una reunión de los tranviarios y obreros mancomunados con la empresa se llegó a un acuerdo exitoso. La empresa prometió subir los sueldos por 50 centavos y “admitir

## EL MITIN DE CONDUCTORES

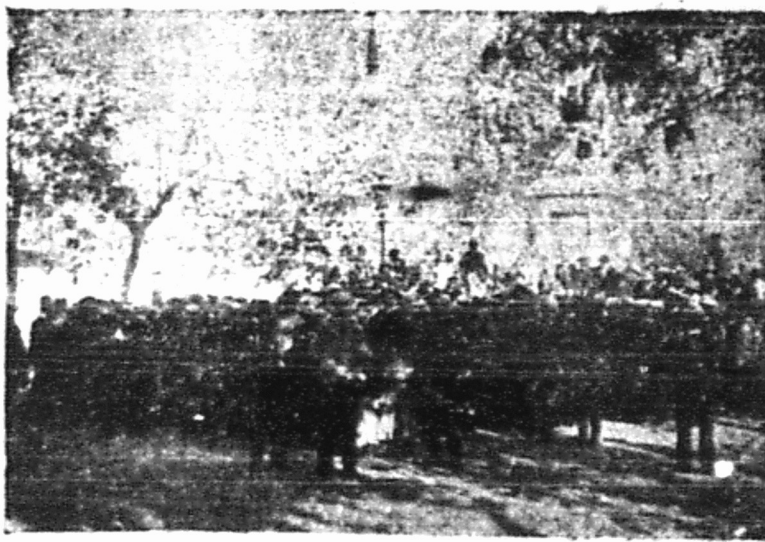


Ilustración 7: "El Mitin de conductores", *El Diario Ilustrado*, Santiago de Chile, 9 de abril de 1907, p. 1.

144 “La Huelga en la Tracción”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 8 de abril de 1907, p. 1.

145 “La Huelga de Maquinistas”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 8 de abril de 1907, p. 4.

146 “El mitín de conductores”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 9 de abril, p. 1.

147 La lista completa dice: “Cosmopolita en tejidos, Curtidores, Mecánicos 1ª i 2ª sección, Federación de Zapateros i Aparadoras, Comité estación, Lavanderas i Aplanchadores Federación de Trabajadores en Chile, Silleteros, Panaderos, sección Aldunate, La Idea, Canasteros, Costureras, Ebanistas, Empapeladores i Pintores, Encuadernadores i ramos similares, Fundidores, Impresores i Marjinadores, Litógrafos i secciones anexas, Maleteros, Panaderos sección San Diego, sección Independencia, sección San Pablo, sección Serrano, Taladores de Maderas, Tapiceros, Torneros en Maderas, Torneros Mecánicos, Zapateros i ramos similares, Mártires del Trabajo FF.CC. del Estado i Abstiniencia La Luz” [“Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padín”, *La Reforma*, Santiago, 9 de abril de 1907, p. 5.]

al personal en huelga, reconociendo de su respectiva antigüedad”<sup>148</sup>. La confirmación de los acuerdos alcanzados llegó el día 14 de abril. *El Diario Ilustrado* relató el feliz encuentro que tuvieron los tranviarios al recibir “la respuesta oficial de la Empresa en medio de entusiastas aplausos, acordándose por unanimidad hacer un desfile a la estación de fuerza, para demostrar sus agradecimientos al Directorio de la Tracción. Terminado este acto los huelguistas volvieron a su salón, en donde se entregaron a una franca diversión para festejar el feliz desenlace que para ellos había tenido el movimiento. Varias cobradoras se disputaron en el primer momento la guitarra, y poco después se hicieron oír animadísimas zamacuecas”<sup>149</sup>. Sin embargo, el término de la huelga no solamente trajo momentos felices. El diario *La Unión* informó el 18 de abril que el día anterior habían “occurrido, entre los maquinistas de la empresa de tracción eléctrica, una serie de encuentros sangrientos, se cree que por causas de la huelga”. Durante estos hechos maquinistas “de los huelguistas porfiados”<sup>150</sup> dieron puñaladas a varios trabajadores de la misma empresa.

Durante el mes siguiente los avisos de *La Reforma* y los relatos de la revista *Sucesos* dan cuenta de una amplia actividad sindical. Entre ellos destaca la participación en la marcha del 1 de Mayo y la fundación de

una escuela nocturna el 24 del mismo mes.<sup>151</sup> Pocos días después los trabajadores de FFCC del E entraron en huelga y los obreros de la tracción siguieron al llamado a solidarizar con sus compañeros ferrocarrileros<sup>152</sup>. El 5 de junio la sociedad llamó, a través de *La Reforma*, “a todos los compañeros que tomaron parte en la huelga del 3 de abril pasen al salón social, para tratar sobre los compañeros de los Ferrocarriles, que actualmente están en huelga”<sup>153</sup>. Al día



Cobradoras de la Tracción Eléctrica.

*Ilustración 8: "1 de mayo en Santiago", Sucesos, Valparaíso, 10 de mayo de 1907, p. 14.*

148 “La huelga de maquinistas i cobradores”, *La Reforma*, Santiago, 12 de abril de 1907, p. 3.

149 “La huelga de maquinistas de la Tracción Eléctrica”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 15 de abril de 1907, p. 4.

150 “En la empresa de Tracción Eléctrica, tremenda lucha entre maquinistas”, *La Unión*, Santiago, 18 de abril de 1907, p. 4.

151 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramon Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 24 de mayo de 1907, p. 5.

152 “La huelga en los Ferrocarriles del Estado”, *La Unión*, Santiago, 4 de junio de 1907, p. 5.

153 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramon Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 5 de junio de 1907, p. 5.

subsiguiente *La Unión* comunicó la adhesión de los tranviarios de Santiago y Valparaíso a la huelga<sup>154</sup> y la completa suspensión del servicio, además de criticar la falta de demandas propias<sup>155</sup>. Mientras tanto la empresa ordenó a los inspectores manejar los tranvías. El 10 de junio *El Mercurio* informó del reinicio del servicio tranviario<sup>156</sup>.

Las actividades sindicales siguieron su curso. El 5 de julio se votó una nueva directiva,<sup>157</sup> quedando Cayetano Díaz de presidente y Fidel Ahumada de secretario<sup>158</sup>. Cinco días después la sociedad hizo un llamado abierto “A los compañeros no afiliados en nuestra sociedad, boten la inercia a un lado I corran a inscribirse en los registros, pues los esperamos con los brazos abiertos los compañeros esplotados”<sup>159</sup>.

Cuando a principios de septiembre estalló la huelga de panaderos, los tranviarios se presentaron, junto a personal de FFCC del E, al comité pro huelga y se movilizaron, el 6 de septiembre por motivos propios. Estas fueron, según *La Reforma*, “un mejoramiento en sus condiciones económicas, así como protestar contra la conducta arbitraria de algunos jefes”. La petición de los obreros incluyó un aumento de sueldo, regularización en la adjudicación y suspensión de turnos, además de la reincorporación de todo el personal antiguo y “la expulsión del jefe Ejidio Escobar, i separación del puesto que ocupa el ambulante Rafael La Luz”.<sup>160</sup> El mismo día la sociedad informó que la empresa había respondido de manera negativa a sus demandas<sup>161</sup>. *El Mercurio* denunció el 7 de septiembre ataques a los obreros “que salían al trabajo, llegándose hasta detener la marcha de los tranvías”. Según el mismo periódico llegaron a salir 114 tranvías de un total de 200, cada uno “en la plataforma delantera con un guardián de policía, lográndose con ello contener a los revoltosos”<sup>162</sup>. *El Diario Ilustrado* contó 600 trabajadores, entre maquinistas y cobradores en huelga y comunicó que “La Empresa da por completamente fracasado el movimiento y notificó ayer al personal de que todo individuo que hoy no asista a primera hora a su servicio se le dará por retirado de la Compañía”.<sup>163</sup>

El 8 de septiembre, en medio de desórdenes producidos durante la huelga, fueron detenidos varios tranviarios, entre ellos Cecilio Garáte Vásquez, Pedro Gonzalez y Carlos Marambio con motivo de haber asaltado al inspector Jenaro Corvalán<sup>164</sup>. *La Unión* informó el 10 de

154 “La marcha de la huelga ferrocarrilera”, *La Unión*, Santiago, 7 de junio de 1907, p. 3.

155 “La huelga ferrocarrilera”, *La Unión*, Santiago de, 7 de junio de 1907, p. 5.

156 “Servicio de Tranvías Eléctricos”, *El Mercurio*, Santiago, 10 de junio de 1910, p. 9.

157 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padín”, *La Reforma*, Santiago, 4 de julio de 1907, p. 5.

158 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padín”, *La Reforma*, Santiago, 31 de agosto de 1907, p. 5.

159 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 10 de julio de 1907, p. 5.

160 “La huelga jeneral”, *La Reforma*, Santiago, 7 de septiembre de 1907, p. 3.

161 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padin”, *La Reforma*, Santiago, 7 de septiembre de 1907, p. 8.

162 “La huelga de maquinistas y cobradores”, *El Mercurio*, Santiago, 7 de septiembre de 1907, p. 8.

163 “En la Empresa de Tracción Eléctrica”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 7 de septiembre de 1907, p. 2.

164 “Huelga de Maquinistas, algunos desordenes”, *La Época*, Santiago, 9 de septiembre de 1907, p. 1.

septiembre que al día anterior habían estado 159 tranvías en servicio y que durante la tarde varios carros habían sido atacados por huelguistas. “Por otra parte, tratando la Empresa de que se eviten en lo futuro estas paralizaciones del servicio ha tomado medidas enérgicas. Entre éstas, la principal adoptada es la prohibición que la Empresa ha hecho a su personal de formar parte de sociedades de resistencia y entrar en gremios constituidos allí mismo.”<sup>165</sup> El 11 de septiembre *El Diario Ilustrado* declaró como fracasadas las huelgas de panaderos y tranviarios<sup>166</sup>.

Cuatro días después la directiva de la organización sindical llamó, a través de *La Reforma*, a las sociedades de resistencia a una reunión para el mejoramiento obrero concluyendo que “estamos dispuestos a morir con honor antes de ser aplastados por el capital”<sup>167</sup>. No obstante, para este día los huelguistas ya habían perdido todo apoyo, ni siquiera *La Reforma* estaba informando sobre los acontecimientos de la huelga. Sumado a esto, el mismo día se publicó un anuncio laboral de la gerencia “empresa necesita maquinistas y cobradores. Tratar: San Antonio 444”<sup>168</sup>. El 22 de septiembre *La Lei* anunció el término del reemplazo total del personal de tranvías<sup>169</sup> y finalmente, el 4 de octubre se anunció el cierre de la Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padin, llamando a sus socios a retirar los fondos restantes para el reparto acordado<sup>170</sup>.

### 2.2.3 El intento parlamentario y la vuelta de los anarquistas. 1910 – 1914

Luego de la fracasada huelga de octubre de 1907, le sucedieron tres años de receso de toda actividad sindical. DeShazo relata que en todo Chile, después de la matanza de Santa María de Iquique decayó la actividad de las sociedades de resistencia y del movimiento obrero en general<sup>171</sup>. Para el caso de los tranvías de Santiago se reactivó el escenario en julio de 1910. El 21 de julio Malaquías Concha, diputado del PD anunció en el Congreso una posible movilización de los empleados de la Tracción Eléctrica de Santiago.<sup>172</sup>

Al día siguiente *El Mercurio* se mostró molesto por una nueva huelga en los tranvías, la cual duró 12 días. Esta, siendo apoyada por el PD logró movilizar  $\frac{3}{4}$  de los maquinistas y cobradores y se desarrolló con toda tranquilidad<sup>173</sup>. Se exigió a la empresa, además de las constantes demandas respecto a horarios, multas y aumento de sueldo en 30%, la instalación de un consejo obrero que supervisara cada despido de la empresa y tuviera la

---

165 “El servicio de tranvías”, *La Unión*, Santiago, 10 de septiembre de 1907, p. 3.

166 Z., “Las Huelgas”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 11 de septiembre de 1907, p. 1.

167 “El comité pro huelga de la Tracción Eléctrica”, *La Reforma*, Santiago, 15 de septiembre de 1907, p. 3.

168 “Anuncio: Tracción Eléctrica”, *La Reforma*, Santiago, 15 de septiembre de 1907, p. 3.

169 “Los tranvías”, *La Lei*, Santiago, 22 de septiembre de 1907, p. 2.

170 “Sociedad Empleados Tracción Eléctrica Ramón Allende Padín”, *La Reforma*, Santiago, 4 de octubre de 1907, p. 3.

171 Peter DeShazo, *Trabajadores Urbanos... op. cit.* p. 135.

172 Cámara de Diputado, *Sesión 27ª ordinaria en 21 de julio de 1910*, Santiago de Chile, 1910, p. 839.

173 “La tracción eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 22 de julio de 1907, p. 11.

potestad de vetarlo<sup>174</sup>. El comité en huelga, presidido por Sebastián M. Guzmán, Anibal Marzán de secretario y Luis Astorga de tesorero, envió de inmediato una carta al Intendente aceptando su posición de árbitro en el asunto, posición a la cual se había ofrecido anteriormente<sup>175</sup>. La municipalidad a su vez amenazó, desde el primer día, con la aplicación de multas a la empresa si esta no iba a poder reanudar el servicio.



GRUPO DE HUELGUISTAS REUNIDOS PARA TRATAR SOBRE EL NUEVO ARREGLO PROPUESTO A LA EMPRESA.

*Ilustración 9: "La huelga de operarios de la tracción en Santiago", Sucesos, Valparaiso, 28 de julio de 1910, p. 15.*

La huelga recibió el apoyo de amplios sectores de la sociedad santiaguina, incluyendo sociedades obreras, el PD, comerciantes y el mismo público. Los huelguistas pudieron sesionar en el local de la Unión de Panaderos ubicado en la calle Sama 1168 y recibieron fondos del PD, comida de comerciantes<sup>176</sup>, carne del Mercado Central y “dos mil paquetes de cigarrillos” de la casa comercial Joutard<sup>177</sup>. El 25 de julio *El Mercurio* dio cuenta del aumento de la cantidad de trabajadores en huelga y “de la adhesión de la Federación de Estudiantes hacia la justicia de la huelga, [...] y del personal de operarios de la Tracción Eléctrica de Valparaíso.”<sup>178</sup> *La Unión* mostró su apoyo a la huelga, comentando que “su origen y su objetivo son exclusivamente profesional; tiene un fundamento serio; es dirigida por los mismos interesados, se desenvuelve en perfecto orden, sin violencias de ningún

174 “La huelga del personal de la Tracción Eléctrica”, *La Unión*, Santiago, 26 de julio de 1910, p. 5.

175 Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, vol. 352, Carta del Comité Huelguista del Personal de la Tracción Eléctrica al Intendente de Santiago, 22 de julio de 1910.

176 “La huelga de maquinistas y cobradores”, *La Unión*, Santiago, 23 de julio de 1910, p. 4.

177 “La Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 26 de julio de 1910, p. 16.

178 “La Tracción Eléctrica. Continúa la huelga con carácter pacífico”, *El Mercurio*, Santiago, 25 de julio de 1910, p. 12.



tipo”<sup>179</sup>. Por su parte, *El Mercurio*, también declarando su apoyo, mencionó el mal servicio de la empresa y que en la actualidad “el público simpatiza con el personal en huelga, tanto por su correcta actitud, absolutamente tranquila y deferente a la palabra mediadora y sensata de la autoridad de la provincia, como porque hay la impresión general de que los salarios son bajos, las multas abundantes y el trato moral desgraciadísimo”<sup>180</sup>. Durante toda la huelga los trabajadores organizaron la repartición de alimentos y dinero entre los movilizados, además de visitas en el hospital a los compañeros enfermos y lesionados en servicio junto con la entrega de 5 pesos de subsidio a cada uno<sup>181</sup>. La directiva del comité exigió una estricta disciplina a los huelguistas. Según *La Unión* en la primera asamblea durante la huelga “se recomendó la vigilancia mutua i en especial la absoluta abstinencia durante los días de huelga. [...] Además del orden y compostura de los huelguistas, como medio de atraer las simpatías generales y llegar con más seguridad al fin que desean”<sup>182</sup>.

Durante los primeros días la empresa ignoraba la existencia de demandas entre los obreros. Como respuesta, los obreros trataron de difundir sus demandas hacia la sociedad. El 22 de julio “una cobradora huelguista puso en manos de un señor diputado una lista detallada de las multas que le fueron aplicadas en el mes de junio último por los inspectores de la Empresa”<sup>183</sup>. Asimismo se enviaron en diferentes ocasiones las demandas a la empresa y se efectuaron reuniones en la Intendencia con el fin de crear las bases para un proceso arbitral. Para este efecto la FECH ofreció enviar un delegado al tribunal arbitral<sup>184</sup>. Sin embargo, durante la reunión efectuada el 26 de julio entre la empresa y los obreros en la Intendencia, ambas partes se retiraron de la mesa. Durante los dos días siguientes las contrapartes lanzaron a través de *El Ferrocarril*<sup>185</sup> y *El Mercurio*<sup>186</sup> respectivamente ultimátums para resolver el conflicto. La empresa dio como fecha límite, para volver al trabajo, el 28 de julio.

El plazo límite de la empresa fue ignorado. El 28 de julio, la empresa comenzó a recibir nuevo personal. Sin embargo, al día siguiente *El Mercurio* señaló que el nuevo personal también se había adherido a la huelga, además de que ahora la “asamblea no había aceptado ninguna proposición de juez arbitro”. Tanto la Policía como Carabineros, quienes durante el arbitraje se habían mantenido al margen, se movilizaron a partir de esta fecha, mientras que los obreros seguían recibiendo apoyo de amplias capas de la sociedad santiaguina<sup>187</sup>. En

---

179 “La huelga en la tracción eléctrica”, *La Unión*, Santiago, 24 de julio de 1910, p. 3.

180 “La huelga de los tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 25 de julio de 1910, p. 3.

181 “La Tracción Eléctrica. Continúa la huelga...” *op. cit.*

182 “La huelga de maquinistas y cobradores”, *La Unión*,... *op. cit.*

183 *Ibid.*

184 “La Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, *op. cit.*

185 “La huelga de maquinistas y cobradores”, *El Ferrocarril*, Santiago, 27 de julio de 1910, p. 5.

186 “La Tracción Eléctrica. Continúa la huelga del personal con caracteres pacíficos”, *El Mercurio*, Santiago, 27 de julio de 1910, p. 12.

187 “La Tracción Eléctrica. Se reemplaza el personal en huelga”, *El Mercurio*, Santiago, 29 de julio de 1910, p. 11.

cuanto al accionar de la huelga y como medida de presión, se convocó para el 31 de julio a un mitín en la Alameda frente a la calle Lord Cochrane “Allí usarán la palabra conocidos oradores, específicamente el camarada Luis E. Recabarren S.”. Sin embargo nunca llegó a realizarse la movilización pública. Esto debido a que anteriormente la mayor parte de los obreros firmó un acuerdo con la empresa. Dicho arreglo produjo un quiebre en el gremio ya que, según *El Mercurio*, el secretario Luis Astorga había firmado una propuesta de la empresa sin el apoyo de la asamblea<sup>188</sup>. Sobre todo los mecánicos se mostraron descontentos con la situación y proclamaron proseguir la huelga. Su lucha duró dos días más, hasta que decidieron aceptar igualmente las condiciones firmadas por el resto del gremio<sup>189</sup>. El acuerdo implicaba un aumento de sueldo, modificaciones varias en la asignación de turnos y guardias, varios tipos de premios, nueva reglamentación al sistema de multa y la promesa de asignar un tercio del dinero recaudado por vía de multas a un fondo de socorro de la empresa. La demanda, que produjo mayor rechazo de la empresa, de instalar un consejo obrero que supervisara cada despido, no apareció en el acuerdo.<sup>190</sup>

Luego de la huelga *El Mercurio* emitió un artículo de opinión para felicitar el actuar del Intendente de Santiago, Pablo A. Urzua, por su intervención de arbitro en el conflicto. Según el periódico había que diferenciar “entre las huelgas que sólo afectan un interés industrial privado [...] y las que se refieren a servicio públicos. [En este caso] la autoridad no puede desinteresarse ni un solo momento y debe desde el comienzo seguir el movimiento, estudiarlo e intervenir con discreción, pero con firmeza.”<sup>191</sup>

Se puede asumir que durante los meses siguientes la organización obrera que había liderado la huelga siguió su curso y que incluso llegó a formar parte de la *Gran Federación Obrera de Chile* (GFOCH). Así a principios del año siguiente, en enero de 1911, Sebastián Maximiliano Guzmán, quién había sido presidente del comité en huelga, publicó varios artículos de opinión y poemas en el recientemente fundado periódico de la GFOCH. Los artículos fueron firmados por Guzmán, como “Secretario Jeneral i Delegado ante la Junta Ejecutiva de la Gran Federación Obrera de Chile por la Tracción Eléctrica”<sup>192</sup>. La publicación de todas las Juntas Ejecutivas de la GFOCH muestra que a principios de la existencia de la misma, además de los trabajadores de FFCC del E, participaron los tranviarios en la organización obrera<sup>193</sup>. Sin embargo, a partir de mediados de febrero Guzmán dejó de firmar sus artículos como *Delegado de la Tracción Eléctrica ante la Junta*

---

188 “La huelga de empleados de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 30 de julio de 1910, p. 8.

189 “Solución de la huelga, Los operarios de la Maestranza aceptan el aumento de un diez por ciento.”, *El Mercurio*, Santiago, 2 de agosto de 1910, p. 3.

190 “La Tracción Eléctrica. Solución del conflicto entre patrones y obreros”, *El Mercurio*, Santiago, 31 de julio de 1910, p. 10.

191 “La autoridad y la huelga”, *El Mercurio*, Santiago, 2 de agosto de 1910, p. 3.

192 Sebastián M. Guzmán, “La inferioridad de la Mujer”, *La Gran Federación Obrera de Chile*, Santiago, 10 de enero de 1911, p. 3.

*Ejecutiva* y el 10 de marzo se publicó en el mismo periódico una carta de Guzmán fechada en el 19 de febrero de 1911, dirigida “A mis compañeros de la Tracción Eléctrica”. Ahí informó que la empresa había despedido toda la directiva de la Sociedad de Maquinistas y Cobradores, incluido él, y que ningún periódico había querido publicar los avisos sociales de la sociedad<sup>194</sup>. Además de este artículo de denuncia, Guzmán escribió varios artículos sobre la “Inferioridad de la Mujer”, la cual, según él, se debía principalmente a la educación y al trato diferenciado que recibían, destacando además el gran valor que tenía su comportamiento para y en las organizaciones sindicales.<sup>195</sup> Grez menciona que en 1925 un tal Sebastián Guzmán fue vicepresidente de la corriente de los demócratas independientes al interior del PD<sup>196</sup>. La cercanía que tenía esta movilización huelguista con este partido nos permite suponer que en ambos casos se trata del mismo Guzmán, por lo que su actividad política, luego de este episodio, siguió siendo cercano y dentro del PD.

La estrategia de la empresa, en impedir las movilizaciones obreras por medio de la represión y el despido, duró apenas 8 meses. Desde febrero de 1911, cuando se despidió a la directiva, hasta el 3 de octubre del mismo año, momento de inicio de una nueva movilización.

La razón de esta se debió al pago atrasado del sueldo. Según un obrero, entrevistado por *La Unión*, “mensualmente, señor nos pagan por quincenas: el 18 y 3, respectivamente. Siempre nos han pagado con toda puntualidad: hoy ha sido el primer día que ha ocurrido esta informalidad. En las pizarras que existen en las diferentes estaciones colocaron esta mañana el siguiente aviso: ‘Hoy no hay pago’: como pueden imaginárselo, este aviso nos sorprendió enormemente y no pudimos desentendernos del nuevo atropello de que íbamos a ser objeto, por lo que determinamos, como les decía, declararnos en huelga”<sup>197</sup>. El jefe de tráfico y futuro gerente, Aristides Brandalá comentó a respecto que durante la tarde del mismo día se había pagado el sueldo a los trabajadores y que la huelga era “debido al elemento subversivo que forzosamente tiene que existir en un gremio tan vasto como el de maquinistas y cobradores”. El servicio de tranvías se llevó a cabo durante los días

193 “Junta Ejecutiva”, *La Gran Federación Obrera de Chile*, Santiago de Chile, 1 de febrero de 1911, p. 5; Esta afirmación se contradice con la opinión generalizada que dice que antes del 1917 solamente dos Sociedades de Resistencia de Valparaíso se unieron a la GFOCH. [Francisca Durán Mateluna, *El discurso socialista en la Federación Obrera de Chile: lucha discursiva y juego de lo hegemónico, residual y emergente en la prensa obrera, 1913-1919* [en línea]. Santiago, Chile: Universidad de Chile - Facultad de Filosofía y Humanidades, 2016 [Fecha consulta: 10 de septiembre 2018]. Disponible en <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/146500>> p. 55.]

194 Sebastián M. Guzmán, “A mis compañeros de la Tracción Eléctrica”, *La Gran Federación Obrera de Chile*, Santiago, 11 de marzo de 1911, p. 3.

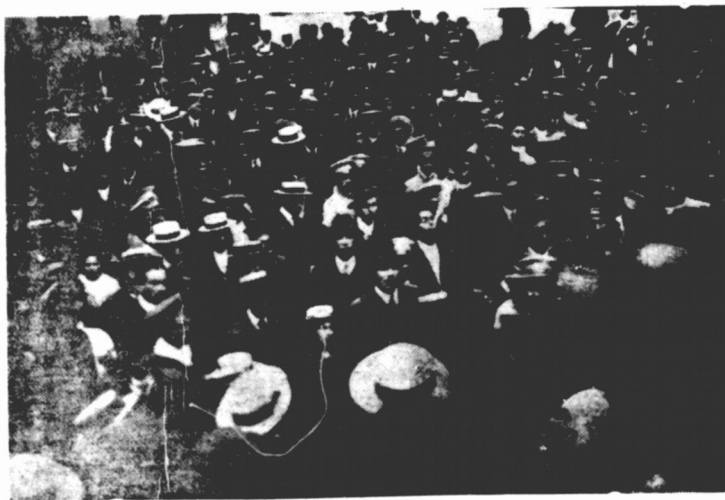
195 Sebastián M. Guzmán, “La Inferioridad de la Mujer”, *La Gran Federación Obrera de Chile*, Santiago, 10 de enero de 1911, p. 2; Sebastián M. Guzmán, “La Inferioridad de la Mujer IV”, *La Gran Federación Obrera de Chile*, Santiago, 5 de mayo 1911, p. 3.

196 Sergio Grez Toso, *El Partido Democrático... op. cit.* p. 351.

197 “La huelga de maquinistas y cobradores. Paralización general del servicio de tranvías”, *La Unión*, Santiago, 4 de octubre de 1911, p. 1.

siguientes con mecánicos, inspectores y personal nuevo<sup>198</sup>. Durante toda la movilización la empresa declaró “no tomar en cuenta [las demandas, ya] que no existe ningún motivo que pueda justificar la huelga”<sup>199</sup>.

En la tarde del primer día “los huelguistas en número de más de 600 se situaron en la Alameda a altura de Amunategui” para realizar un mitín. *El Mercurio* informó que luego “se dirigieron en columna por las calles de Estado, 21 de Mayo y San Pablo, al local del Gremio de Panaderos” ubicado en la calle San Pablo entre Barroso y Brasil. En dicho lugar, se reunieron a definir sus primeras demandas y enviaron a tres maquinistas y dos cobradores, entre ellos una mujer a conversar con la dirección de la empresa<sup>200</sup>.



LOS HUELGUISTAS AL PIE DE LA ESTATUA DE LOS HERMANOS AMUNATEGUI

Las personas elegidas fueron Pedro A. Castro, J. López M., Magdalena Diacono, Humberto Gómez, B. Aravena y Luis A. Pozo.<sup>201</sup>

Ilustración 10: “La huelga de maquinistas y cobradores de tranvías. Continúa el movimiento huelguista”, *La Unión*, Santiago de Chile, 6 de octubre de 1911, p. 1.

Al segundo día en huelga definieron sus demandas y una directiva de la sociedad de resistencia. Las primeras exigían mayor regularidad en el cumplimiento de reglamentaciones e itinerarios, abolición del sistema de multas, reconocimiento de la sociedad como intermediador entre los trabajadores y la empresa y la introducción de sueldos fijos – sin premios ni rebajas<sup>202</sup>.

Al no haber respuesta por parte de la empresa, el 5 de octubre los trabajadores organizaron una marcha para acercarse a la Intendencia y solicitar la intervención del Intendente Pablo A. Urzua. En su respuesta el Intendente pidió la formulación escrita de las demandas firmada por todos los trabajadores<sup>203</sup>. Según *El Mercurio*, confiados de su apoyo se

---

198 *Ibid.*

199 “La huelga de maquinistas y cobradores. Continúa la paralización del tráfico”, *La Unión*, Santiago, 5 de octubre de 1911, p. 8.

200 “La suspensión del tráfico de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 4 de octubre de 1911, p. 15.

201 “La huelga del personal de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 7 de octubre de 1911, p. 15.

202 “La huelga de maquinistas y cobradores. Continúa la paralización...” *op. cit.*

203 “La huelga de maquinistas y cobradores de tranvías. Continúa el movimiento huelguista”, *La Unión*, Santiago, 6 de octubre de 1911, p. 1.

mostraron sorprendidos de su actitud, ya que impartió “las órdenes del caso a la Policía de Seguridad a fin de que se hiciera respetar en todo momento los intereses de la Empresa”<sup>204</sup>. Al día siguiente la empresa mandó su ultimátum a los huelguistas, concediendo únicamente una mayor regularización del sistema de multas imprimiendo talonarios para la notificación de las mismas. Según el gerente Alfredo Kolchorst Winterhalter “El personal que no acepte esta contestación puede pasar a la caja de la sección correspondiente para entregar sus uniformes y sacar sus depósitos o intereses”<sup>205</sup>. Los obreros por su parte dirigieron una carta al Alcalde. En dicha misiva, los trabajadores pidieron disculpas por “el sacrificio que hemos impuesto al comercio, al público y muy especialmente a la clase trabajadora; pero hemos procedido así debido a que la Compañía, con su conducta tiránica y despótica, nos niega el derecho de reclamo, y como si eso no bastara, el derecho que tiene todo ser, que es el derecho a la vida”<sup>206</sup>. Sin embargo, ni la Intendencia, ni la Alcaldía respondieron más a los obreros y la empresa empezó con la medida de reemplazar al personal en huelga. La posición de los huelguistas se mantuvo firme durante los próximos días, mientras que los periódicos informaron sobre el restablecimiento del servicio<sup>207</sup>. Cuando a principios de la huelga la directiva había recomendado a sus compañeros no cometer ninguna clase de desorden, *El Mercurio* relató desde el 7 de octubre la existencia de actos violentos de los huelguistas, como el asalto a rompohuelgas y el robo de manubrios<sup>208</sup>. El 10 de octubre, en un acto desesperado, poco antes del término del reemplazo total de personal, se lanzaron explosivos a las oficinas de la empresa. Un informe de la policía a la Intendencia dio cuenta “de un esplósivo arrojado a una de las ventanas [...] perteneciente al Director de la Compañía”. En el ataque nadie resultó herido, debido a que únicamente se encontraban presentes la secretaria y el portero de la empresa.<sup>209</sup> En este contexto destaca la ausencia de información periodística sobre el atentado, ya que únicamente *La Unión* da mención del caso y no lo explica mayormente.<sup>210</sup>

Tanto para *El Mercurio* como para *La Unión*, la huelga terminó este mismo día al haberse completado el reemplazo, estando la mayoría de los huelguistas fuera de la empresa. El primero subrayó la importancia de legislar las huelgas obreras, presentando el proyecto del diputado Manuel Rivas<sup>211</sup>, siendo este, según el historiador Juan Carlos Yañez, uno de los precursores de una legislación social en Chile<sup>212</sup>. El segundo destacó la

---

204 “La huelga de maquinistas y cobradores. El servicio de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 6 de octubre de 1911, p. 14.

205 “La huelga del personal de tranvías”, *El Mercurio*, ..., *op. cit.*

206 *Ibid.*

207 “La huelga del personal de trambias”, *El Mercurio*, Santiago, 9 de octubre de 1911, p. 16.

208 “La huelga del personal de tranvías”, *El Mercurio*, ..., *op. cit.*

209 Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, vol. 369, Perjuicios causados con esplósivo en las Oficinas de la Cia. tranvías de Alumbrado Eléctrico, 10 de octubre de 1911.

210 “La huelga de los empleados de tranvías”, *La Unión*, Santiago, 10 de octubre de 1911, p. 1.

211 “Legislación sobre huelgas”, *El Mercurio*, Santiago, 11 de octubre de 1911, p. 10.

212 Juan Carlos Yañez Andrade, “La intervención social en Chile...” *op. cit.* p. 116.

legitimidad de la demanda de un aumento de sueldo, sin embargo fue una huelga inoportuna, ya que, después de la huelga del año pasado “era muy de temer que, triunfantes ahora, se repitiera el caso el año próximo. La ciudad, que es la perjudicada, no podía ver sino con disgusto esta perspectiva” Por último se criticó una actitud descortés de los trabajadores hacia la prensa y el público en general<sup>213</sup>.

La información de los periódicos permite suponer que la mayor parte de los huelguistas no siguió trabajando en la empresa, lo que supone una discontinuidad de la organización tranviaria.

El historiador Alberto Harambour detectó una gran actividad de anarquistas en Santiago en los meses siguientes. Su existencia se vinculó a varios atentados que ocurrieron durante este tiempo. El autor relaciona la huelga de octubre de 1911 con los anarquistas. Los resultados de esta investigación no pueden confirmar ésta afirmación, pero sí, que en mayo de 1912 la agitación anarquista dio sus frutos en la *Chilean*. Ya que entre las organizaciones creadas por los ácratas se encuentra la Sociedad de Resistencia Oficios Varios, esta era una de las organizaciones convocadores a la celebración del 1° de Mayo de 1912. El mitín organizado para ese día espantó a las elites de la ciudad y fue gatillante de una movilización del gremio de tranvías como también de una dura represión en contra de los anarquistas organizados de la ciudad<sup>214</sup>.

*El Mercurio* relató el 2 de mayo que “a propósito de la fecha conmemorativa, en la mañana de ayer suspendió sus labores parte del personal de la Compañía de Tranvías. Después de medio día la paralización fue total y dejó a la ciudad sin ese medio de comunicación.” A causa de esto la policía “recibió orden de amparar el libre tránsito de los tranvías que circulen con el personal que voluntariamente se presente al trabajo”<sup>215</sup>. Según *La Unión* uno de los oradores en la celebración fue Luis Alberto Pardo, Secretario General del Comité 1° de Mayo<sup>216</sup> y ex-trabajador de la empresa de Tracción Eléctrica. Los tranviarios se reunieron en el Local de la Unión de Panaderos, ubicado en este año en la calle Eyzaguirre 1064. Durante el 2 de mayo definieron sus demandas y eligieron un comité de huelga. La carta con las demandas fue enviada a los periódicos y la empresa. *La Unión* la reprodujo al día siguiente. La principal exigencia fue un aumento del sueldo, el pago doble de días festivos y que se cumpla la única promesa de la huelga anterior: La aplicación de multas solamente con la justificación por medio de talonario. El comité firmante estaba constituido por Delfín Leiva de presidente, Luis A. Yañez de secretario y Luis Echeverría de prosecretario. Según el mismo periódico esta organización era parte de la Sociedad de

---

213 “Conclusiones de una huelga”, *La Unión*, Santiago, 10 de octubre de 1911, p. 3.

214 Alberto Harambour. “Jesto y palabra, idea y acción...” *op. cit.* p. 141.

215 “La fiesta del trabajo”, *El Mercurio*, Santiago, 2 de mayo de 1912, p. 12.

216 “El anarquismo en Santiago”, *La Unión*, Santiago, 2 de mayo de 1912, p. 8.

Resistencia “Oficios Varios”<sup>217</sup>. *El Mercurio* imprimió una carta firmada por Aristides Brandalá, expresando que estudiarán las demandas hasta el día 15 de mayo, habiendo llegado a un acuerdo con el comité de bajar la movilización hasta esa fecha<sup>218</sup>. Durante los días siguientes se normalizó el servicio y el día 15 de mayo la empresa propuso un aumento de sueldo a 4,50 para maquinistas, cuando lo exigido era de 5 por día y 3,50 para cobradores, siendo esto 0,75 pesos menos que lo demandado. No hay información existente acerca de la respuesta del comité de huelga<sup>219</sup>, pero la ausencia de una nueva movilización permite suponer que fue aceptada esta propuesta.

Según los datos recopilados la Sociedad de Resistencia “Oficios Varios” siguió su curso y la segunda huelga no se dejó esperar. Diez meses después del acuerdo de mayo de 1912, en marzo de 1913, los tranviarios se declararon nuevamente en huelga. Esto dos meses después de que sus compañeros de Valparaíso fracasaron en un movimiento huelguista<sup>220</sup>. Según *El Mercurio* el 14 de marzo se acercó una delegación de maquinistas y cobradores de la empresa, “compuesta por los señores Ignacio 2. Pérez, Ataliban Gallardo, Pedro Pablo Soza, José Villagran y Pedro N. Ramírez, con el objeto de formular una solicitud para que se les mejorara su condición económica y la forma de trabajo”. La solicitud pedía nuevamente un aumento del sueldo y un sistema de multas basado en talonarios, debido a que “existe entre algunos de los empleados superiores mala voluntad para con ellos y hay inspectores cuyo carácter es muy arbitrario”. Además el comité pidió, debido a la inexistencia del domingo como feriado, dos días francos al mes. A dicha solicitud Aristides Brandalá, en representación de la empresa, respondió de manera negativa, dando como justificación la imposibilidad de aumentar la tarifa<sup>221</sup>.

El 19 de marzo, a causa de la negativa, los trabajadores en su conjunto se declararon en huelga. *El Diario Ilustrado* informó de la ausencia total de trabajadores en los talleres, destacando la adhesión tanto de maquinistas, cobradores como de mecánicos a la movilización. “Los huelguistas se reunían en orden en su local, calle San Pablo, cerca de Brasil. Aquí se pronunciaron varios discursos, alentando a los compañeros, unos, y otros exponiendo sus razones que tienen para solicitar de la empresa un aumento en sus jornales”<sup>222</sup>. *La Unión* agregó una lista de organizaciones que ya estaban apoyando la huelga, “entre estos gremios figuran el de zapateros y sombreros”, llamando además la atención “por la presencia de elementos extraños al personal de empleados, dirigiendo la huelga [como] la Sociedad de Oficios Varios”<sup>223</sup>. *El Mercurio* por su parte se mostró

---

217 “La huelga del personal de tranvías”, *La Unión*, Santiago, 3 de mayo de 1912, p. 6.

218 “La huelga de los empleados de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 3 de mayo de 1912, p. 13.

219 “La Empresa de Tranvías Eléctrico”, *El Mercurio*, Santiago, 15 de mayo de 1912, p. 11.

220 “Valparaíso: La huelga de tranvías”, *La Batalla*, Santiago, Enero de 1913, p. 5.

221 “En la Empresa de Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 15 de marzo de 1913, p. 15.

222 “La huelga de los empleados de la Tracción Eléctrica”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 20 de marzo de 1913, p. 3.

223 “La huelga del personal de tranvías”, *La Unión*, Santiago. 20 de marzo de 1913, p. 7.

conforme debido a que los huelguistas “se han mantenido en perfecto orden. De las diferentes comisarias nos han informado que no ha habido un sólo desorden”.<sup>224</sup>

Los obreros acudieron de inmediato al Intendente, el cual los citó junto con la empresa para el viernes 21 de marzo a las 2 de la tarde. En la reunión se propuso la creación de un tribunal arbitral y se acordó nuevamente la creación de talonarios para la aplicación de multas. Sin embargo, los obreros no aceptaron a las personas propuestas en el tribunal arbitral y decidieron seguir la movilización<sup>225</sup>. Una persona que estuvo presente en la reunión anotó en *El Mercurio* “una circunstancia bastante desfavorable para los huelguistas. A mi entender, para una comisión de tal naturaleza debe buscarse personas desapasionadas [...] Hay entre los de la comisión uno o dos que [...] hacen gala de cierto tono irrespetuoso que no servirá sino para agravar más las dificultades”<sup>226</sup>. Mientras tanto el periódico *La Internacional* informó de “un inusitado despliegue de fuerzas de policía; por las esquinas adyacentes al local de los huelguistas se ven pelotones de guardianes, dispuestos en forma estratégica. Igual que si se tratara de una ciudad en sedición. No han faltado atropellos, como es natural, el jueves a las 11, al retirarse un grupo de huelguistas del salón, sin el menor pretexto un oficial de apellido Guzmán dispersó el grupo a cabalazos, alcanzando a botar al suelo a dos de los huelguistas”. Además, siendo el periódico parte del *Partido Obrero Socialista* (POS), se mostró molesto por el trato que recibieron como políticos en una asamblea en la cual no los dejaron hablar y finalmente fueron expulsados.<sup>227</sup>

El día 23 se dio por fracasada la negociación, ya que ni los obreros aceptaban los árbitros del Intendente, ni el Intendente las propuestas de los obreros. *El Diario Ilustrado* además dio cuenta de la constitución de la *Sociedad de Resistencia de Maquinistas y Cobradores*, estando presidida Augusto Sepúlveda y teniendo a Ignacio 2º Pérez de secretario<sup>228</sup>. Al día siguiente *El Mercurio* informó que los huelguistas habían obtenido mayor apoyo de otros gremios obreros y que estaban organizando un mitín para el domingo 31 de marzo en el cual querían pedir “al Gobierno que obligue a la Empresa de Tracción a retirar del servicio todos los carros inútiles o descompuestos, que circulan, y que son la causa principal de los números accidentes. [Además] se pedirá el indulto de todos los maquinistas procesados por atropellos” Por su parte el Intendente presionó mediante una carta a la empresa a retomar el servicio de tranvías.<sup>229</sup> Para el día 25 de marzo *La Unión* comentó la contratación de personal nuevo por parte de la empresa, dejando en claro el fracaso de la huelga y que “ese

---

224 “La huelga de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 20 de marzo de 1913, p. 14.

225 Las personas propuestas por la Intendencia eran: Germán Riesco, Joaquín Walker Martínez, Pedro Bannen, Abel Saavedra, Luis A. Vergara, Pedro N. Montenegro, Luis Dávila Larraín, Joaquín Diba Garcés, Ramón Balmaceda y Francisco Subercaseaux [“La huelga del personal de tranvías. La situación permanece estacionaria”, *El Mercurio*, Santiago, 23 de marzo de 1913, p. 17.]

226 “La huelga de tranvías. Continúa el paro general”, *El Mercurio*, Santiago, 22 de marzo de 1913, p. 13.

227 “El personal de los tranvías eléctricos en huelga”, *La Internacional*, Santiago, 22 de marzo de 1913, p. 5.

228 “La huelga de los empleados de tranvías”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 23 de marzo de 1913, p. 3.

229 “La huelga del personal de tranvías. Aún permanece sin solución”, *El Mercurio*, Santiago, 24 de marzo de 1913, p. 11.



nuevo personal no tardará en reemplazar al antiguo: no es el manejo de los tranvías un trabajo que requiera mucha ciencia o larga preparación”<sup>230</sup>. La afirmación tuvo su desgraciada negación en un accidente al día siguiente, en el cual un maquinista nuevo chocó con un tranvía a un cochero, por no haber parado en una esquina<sup>231</sup>. *El Mercurio* comentó que durante el día 25 de marzo, se organizó un mitín en la Alameda a la altura de la estatua de San Martín, en la cual “la policía se vio obligada a arrebatar a los huelguistas una gran bandera roja que ostentaban”. Además hubo varios discursos “en los que campeaban ideas anárquicas, mal comprendidas y peor expuestas”. El periódico informó de varios ataques a tranvías y otros desórdenes en los cuales fue tomado preso el anarquista sanfelipeño Luis Triviño Velasco<sup>232</sup>. Tanto *El Mercurio* como *La Unión* y *El Diario Ilustrado* dieron por terminada la huelga en sus periódicos del 26 de marzo de 1913<sup>233</sup>. El mitín



Ilustración 11: "Tracción Eléctrica", *El diario Ilustrado*, Santiago, 26 de marzo de 1913, p. 4.

anunciado para el día 31 de marzo nunca tuvo lugar. Para ese día *El Mercurio* anunció un acuerdo entre la empresa y los huelguistas. Los últimos habían aceptado las condiciones de la empresa, quedando solo algunos puntos por resolver<sup>234</sup>.

Podemos suponer nuevamente que la organización quedó intacta luego de la huelga. De esta forma la sociedad participó en la primera reunión para organizar el apoyo a la huelga general en Valparaíso en contra del retrato obligatorio<sup>235</sup> a principios de noviembre del mismo año, donde, según *La Batalla*, prometió mostrarlo a través de un paro de sus servicios<sup>236</sup>. Sin embargo nunca llegaron a realizarse las actividades de apoyo. *El Mercurio*

230 "La huelga fracasada", *La Unión*, Santiago, 25 de marzo de 1913, p. 3.

231 "Accidente desgraciado", *El Mercurio*, Santiago, 26 de marzo de 1913, p. 14.

232 "La huelga del personal de tranvías. Se mejora un tanto el servicio", *El Mercurio*, Santiago, 26 de marzo de 1913, p. 17.

233 "La huelga de empleados de tranvías", *El Diario Ilustrado*, Santiago, 26 de marzo de 1913, p. 4.

234 "En la Empresa de Tranvías", *El Mercurio*, Santiago, 31 de marzo de 1913, p. 9.

235 Eduardo Godoy, *La huelga del mono...* op. cit.

236 "Movimiento de Solidaridad Obrera en Santiago pro Obrero del Puerto", *La Batalla*, Santiago, 10 de noviembre de 1913, p. 3.

únicamente habló de algunas personas de la tracción eléctrica quienes participaron en los mitines<sup>237</sup>. Después de este momento debió haber una caída de la actividad tranviaria.

Lo que apoya dicho argumento es que a principios de marzo del año siguiente el periódico anarquista *La Batalla* informó de la fundación de una organización tranviaria, llamando a una reunión para crear una federación en la *Chilean*<sup>238</sup>. Según un próximo aviso la reunión había sido “fructuosa” y “numerosa”, por lo que se reunirían nuevamente el 15 de marzo de 1914 en la calle Brasil 95. El aviso terminó diciendo que “esta sociedad era una necesidad desde mucho tiempo”<sup>239</sup>. A fines del mismo mes, los obreros tuvieron su local propio, ubicado en la calle Victoria 712<sup>240</sup>. La nueva organización debe haber causado molestia en la dirección de la empresa, ya que en una carta al periódico *La Razón* los obreros denunciaron prácticas antisindicales. Esta dio cuenta de intentos de sobornos de 5.000 pesos y amenazas de muerte a los dirigentes de la Federación, además de un acto violento ocurrido el día 15 de abril de 1914. Ese día, militantes de la Federación se reunieron en las salidas de la empresa para recaudar las cuotas de los socios. La empresa intervino enseguida, amenazando a los sindicalistas y haciéndolos tomar presos<sup>241</sup>. Luego de este acontecimiento, el 17 de junio, se eligió una nueva directiva de la Federación, destacando la inexistencia de una presidencia, propio de las organizaciones anarquistas, la separación por secciones de lugares de trabajo, la falta de mujeres en la misma y que tanto el puesto de secretario general y de secretario de actas fueron ocupados por activos anarquistas.<sup>242</sup> El primero fue Armando Triviño, anarquista retratado por Victor Muñoz<sup>243</sup>, quien un año antes había sido tomado preso por asaltar un tranvía. El segundo fue Francisco Gajardo, quien según Godoy fue tomado preso en noviembre de 1913 durante un accionar policial en contra de los anarquistas de la ciudad<sup>244</sup>. A partir de esta fecha no existe otro aviso de la Federación. El único dato que da pistas acerca del paradero de ésta organización es un artículo en *La Opinión* de noviembre de 1917, en el cual el gerente de la empresa, Aristides Brandalá, para deslegitimar la organización de sus trabajadores menciona que el fracaso de la Federación anterior se debía al robo de fondos por parte de sus dirigentes<sup>245</sup>.

---

237 “La Huelga de Valparaíso”, *El Mercurio*, Santiago, 4 de noviembre de 1913, p. 10.

238 “Maquinistas y cobradores de la tracción eléctrica”, *La Batalla*, Santiago, primera quincena de marzo de 1914, p. 3.

239 “Maquinistas y cobradores de la tracción eléctrica”, *La Batalla*, Santiago, segunda quincena de marzo de 1914, p. 3.

240 “Federación de Empleados y Obreros de la Tracción Eléctrica”, *La Batalla*, Santiago, primera quincena de marzo de 1914, p. 3.

241 “La Federación Eléctrica de operarios i empleados”, *La Razón*, Santiago, 18 de abril de 1914, p. 1.

242 “Federación Eléctrica”, *La Batalla*, Santiago, primera quincena de julio de 1914, p. 3.

243 Victor Muñoz. “Armando Triviño: Wobblie...” *op. cit.* p. 5.

244 Eduardo Godoy, “Sepan que la tiranía de arriba, enjendra la rebelión de abajo”. Represión contra los anarquistas: la historia de voltaire Argandoña y Hortensia Quinio (Santiago, 1913).”, *Cuadernos de Historia* (27), Santiago, 2007, p. 114.

245 “El personal de tranvías se organiza”, *La Opinión*, Santiago, 6 de noviembre de 1917, p. 5.

## 2.2.4 Hacia el camino de la FOCH. Fundación del Consejo Federal N.º2 y el establecimiento de un sindicato en la Tracción Eléctrica. 1917 – 1919

Luego del fracasado intento de mantener viva la Federación de Empleados y Obreros de la Tracción Eléctrica vinieron tres años de inactividad sindical, hasta octubre de 1917, cuando se puede asumir la existencia de un nuevo auge organizativo. En este mes el periódico *La Opinión* publicó un artículo sobre las condiciones laborales en la empresa<sup>246</sup> para avisar a principios de noviembre de la fundación de una organización sindical<sup>247</sup>. Cabe destacar que en este momento nuevamente existía un conflicto entre la I. Municipalidad de Santiago y la empresa por el precio de los pasajes de tranvías<sup>248</sup>. Los dirigentes de la nueva organización contaron en *La Opinión* que fueron constantemente reprimidos por los superiores, acusando que debido a esto “las anteriores asociaciones del gremio fracasaron”<sup>249</sup>.

*La Opinión* relató en un artículo del 17 de abril que los obreros habían decidido, en vez de formar una nueva organización propia, adherirse a la “Federación Ferroviaria, constituyendo el Consejo N.º 2 de Santiago”<sup>250</sup>. De esta manera los tranviarios volvieron a pertenecer a la federación a la cual ya se habían adherido durante los años 1910 y 1911. Según Durán, esta organización se encontraba en pleno proceso de transformación. En 1916 la GFOCH había participado, por primera vez, en una huelga ferroviaria. Durante el año 1917 la GFOCH cambió de estatutos, facilitando el ingreso de otros gremios a la organización y sacando el “Gran” de su nombre. Por último aparecieron, con fuerza creciente, voces con tendencia socialista al interior de la organización que había sido conocida, hasta el momento, por su carácter mutualista y con cercanía al PD.<sup>251</sup> La expansión que vivió a



Sr. Luis R. Tobar  
Ilustración 12: Luis R. Tobar en una foto en homenaje a su gestión en 1920 cuando este ocupaba la presidencia del sindicato. [“Sr. Luis R. Tobar”, *El Tranviario*, Santiago de Chile, 17 de diciembre de 1920. p.1]

246 Roberto Mario, “Oigamos al personal...” *op. cit.*

247 “El personal de tranvías se organiza”, *La Opinión*, Santiago, 6 de noviembre de 1917. p.1

248 “Los tranvías”, *El Despertar de los Trabajadores*, Tarapacá, Chile, 20 de octubre de 1917, p. 4; “¿Cómo se podría transigir el litigio sobre tarifas de los tranvías”, *La Opinión*, Santiago, 18 de octubre de 1917, p. 1; “Abusos de una empresa”, *El Diario Ilustrado*, Santiago, 5 de noviembre de 1917, p. 5.

249 “El personal de tranvías se organiza”... *op. cit.* p. 1.

250 “La organización de los obreros de la Tracción”, *La Opinión*, Santiago, 17 de abril de 1918, p. 3.

251 Francisca Durán, *El discurso socialista...* *op. cit.* p. 78.

partir de este momento fue interpretada por los historiadores como consecuencia del actuar de los socialistas al interior de la organización sindical<sup>252</sup>.

El recién formado consejo empezó durante el mes de marzo de 1918 a trabajar para una mejora salarial y de trabajo en general. Su directiva estaba compuesta por Francisco Musso de presidente y Luis R. Tobar de secretario<sup>253</sup>. El 7 de marzo *El Mercurio* relató que se habían acercado varios tranviarios para contar de sus problemas, aludiendo además que por



Ilustración 13: Protesta del personal afuera de la oficina de la Empresa [“La Huelga del Personal de Tranvías”, *El Mercurio*, Santiago de Chile, 20 de abril de 1918, p. 16.]

el momento “no es nuestro propósito recurrir a la huelga ni a ningún otro medio tan violento como ese”<sup>254</sup>. Sin embargo, el gerente Brandalá rechazó toda “intromisión de la sociedad entre él y sus obreros”<sup>255</sup>, y con eso toda posibilidad de un arreglo pacífico. Las gestiones fracasaron y el 18 de abril el Comisario de la 5ª Sección de Policía de Santiago informó al Intendente que el personal de la tracción eléctrica se había declarado en huelga. El informe dio cuenta del lugar de su local, ubicado en Maturana 947, y de las demandas principales, las cuales consistían en una reducción de la jornada laboral a 8 horas y un aumento de salario en 10%. El coronel anotó que le dijeron “que el ánimo de los obreros es

252 Sergio Grez Toso, *Historia del comunismo... op. cit.* p. 65.

253 “Continúa la huelga de empleados de la empresa de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 21 de abril de 1918, p. 22.

254 “En la Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 7 de marzo de 1918, p. 11.

255 “La organización de los obreros de la Tracción”,... *op. cit.* p. 3.

proceder con todo orden y que ellos mismos se opondrán a que tome parte en sus acuerdos todo aquel que piense en el empleo de medios violentos y trate de promover desórdenes”<sup>256</sup>. *La Opinión* agregó a dichos puntos la demanda de la reincorporación “de veinte carpinteros pertenecientes a la sección Cueto”, y que la gerencia había rechazado anteriormente la formación de un tribunal arbitral. Es importante destacar que a partir del año 1917, según el decreto Yañez, la participación en los tribunales arbitrales se hizo obligatoria. La huelga fue declarada por los mecánicos y el personal de maestranza, plegándose al día siguientes los cobradores y maquinistas<sup>257</sup>. El viernes 19 de abril, *El Mercurio* destacó el paro total de los servicios y la “calma perfecta” en la cual se encontraban desarrollando la huelga. A partir del sábado 20 de abril se realizaron reuniones en las oficinas del Intendente con la empresa y los huelguistas para preparar la constitución de un tribunal arbitral de acuerdo al decreto Yañez. En ésta los obreros agregaron a los otros puntos mencionados la demanda de un reconocimiento de su Federación<sup>258</sup>. A una gran asamblea del 21 de abril en el teatro Odeón asistieron según *La Opinión* alrededor de 400 trabajadores y *El Mercurio* contó para el mismo día 2.000 tranviarios movilizados.<sup>259</sup> A la misma asamblea y una reunión con la Intendencia efectuada el día posterior asistió el abogado conservador y cofundador de la GFOCH<sup>260</sup> Paulo Marín Pinuer<sup>261</sup>. En este momento ocupaba el cargo de Presidente Honorario en la organización ferroviaria. El sindicato declaró en *La Opinión* que ellos pidieron la presencia del abogado, ya que la empresa por su parte llevó al abogado y diputado Claro Lastarria<sup>262</sup>. Pinuer defendió en las reuniones en la Intendencia la necesidad del reconocimiento del Consejo N.º 2 dando como ejemplo la existencia de la GFOCH en los FF.CC. del E., “en los 9 años que está reconocida oficialmente en los ferrocarriles [...] no ha habido ningún movimiento huelguista, debido a la intervención amistosa de la Federación en todas las dificultades”<sup>263</sup>.

La huelga se dio por terminada el 24 de abril luego de que el municipio empezó a presionar a la *Chilean* a reanudar su servicio<sup>264</sup> y de varias reuniones entre la empresa y los obreros en la Intendencia de Santiago con un acuerdo en el cual los obreros ganaron todos los puntos solicitados. Se instaló entonces la jornada de 8 horas, la empresa se comprometió a

---

256 Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, vol. 461, El Comisario de la 5.a Sección por oficio de esta fecha, me dice lo siguiente. 18 de abril de 1918.

257 “Los obreros de las maestranza de la Tracción Eléctrica se declaran en huelga”, *La Opinión*, Santiago, 18 de abril de 1918, p. 1.

258 “La Huelga del Personal de Tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 20 de abril de 1918, p. 16.

259 “Continúa la huelga de empleados de la empresa de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 21 de abril de 1918, p. 22.

260 Vicente Mellado “Del consejo federal al Sindicato Legal...” *op. cit.* p. 28.

261 “Los tranvías no constituyen un negocio para la empresa”, *La Opinión*, Santiago, 22 de abril de 1922, p.1 y 8.

262 “La huelga de tranvías ha quedado terminada”, *La Opinión*, Santiago, 24 de abril de 1922, p. 1 y 8.

263 “La Huelga de los Operarios de la Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 24 de abril de 1918, p. 15.

264 Municipalidad de Santiago, *Internacionalismo del Capital - Consorcio Inglés y Alemán durante la guerra*, Santiago de Chile: Imprenta Artes y Letras, 1919, p. 23.

reincorporar a los trabajadores despedidos, se reconoció al sindicato como legítimo representante de los obreros, se aumentó el sueldo, se les entregó uniformes a los trabajadores y ya no se tenían que hacer responsables por los daños producidos al interior del tranvía<sup>265</sup>.

Durante el conflicto el presidente de la FOCH, Víctor Gutiérrez, escribió una carta a la legación británica, sabiendo del proceso de desgermanización que estaban llevando a cabo los británicos, pidiendo que se reemplace “los representantes alemanes a cargo de esta empresa por ciudadanos ingleses o chilenos”. La carta además mostró gran admiración por las leyes del Reino Unido, las cuales eran de “alto espíritu de libertad y justicia”<sup>266</sup>.

Durante los meses siguientes el sindicato estuvo realizando asambleas en el Teatro Odeón<sup>267</sup>, mientras que el directorio se juntaba en el local del Consejo, el cual seguía estando en Maturana 947<sup>268</sup>. Lo primero, probablemente debido a la gran cantidad de gente que asistía a las asambleas y el reducido tamaño del local propio. En las citaciones a los periódicos se destaca la constante presencia de Pablo Marin Pinuer, como abogado y asesor del sindicato<sup>269</sup>.

Producto de estas reuniones fue una carta enviada el 7 de junio al Intendente y firmado por su Presidente Francisco Musso y el (nuevo) secretario E. Díaz para denunciar el no cumplimiento de los acuerdos alcanzados durante la huelga anterior. Se reclamó por constantes hostigamientos de la empresa a los trabajadores pertenecientes al sindicato. Así un tal señor Glaner, inspector en la empresa, hacia trabajar a los obreros más de la cuenta por haber participado en la movilización, además los inspectores decían “tener orden de la Jerencia para echar de la ocupación a todo el que pertenezca a la Federación y para constancia de esto se esta viendo que al personal le aplican multas hasta mas no poder”<sup>270</sup>. Sin embargo no se ha encontrado mayor información de que esto haya resultado en movilizaciones o más gestiones por parte de la Intendencia. Debido a la existencia de las reuniones anteriormente mencionadas, con la presencia de Pinuer como abogado asesor, podemos suponer que hubieron gestiones legales del sindicato para hacer respetar a la

265 El diario destacó en su artículo de algunos trabajadores a la participación de Pinuer, haciendo alusión a su cobro como abogado en demandas de la GFOCH “*pronto nos va a pedir iguales y el tanto por ciento. Ya tenemos el precedente con lo ocurrido en los Ferrocarriles*” [“La huelga de tranvías ha quedado terminada”, *La Opinión*, Santiago, 24 de abril de 1922, p. 1 y 8.]

266 Municipalidad de Santiago, *Internacionalismo del capital... op. cit.* p. 24.

267 “Federación Obrera de Chile – Consejo Federal número 2”, *El Mercurio*, Santiago, 26 de mayo de 1918, p. 22.

268 “Federación Obrera de Chile – Consejo Federal N.o 2”, *El Mercurio*, Santiago, 13 de mayo de 1918, p. 17.

269 “Federación Obrera de Chile – Consejo Federal número 2” *El Mercurio*, Santiago, 2 de junio de 1918, p. 26; “Federación Obrera de Chile – Consejo Federal N.o 2”, *La Opinión*, Santiago, 22 de junio de 1918, p. 2; Cabe destacar que el mismo periódico anuncia cada 15 días la publicación del periódico de la FOCH. Sin embargo no existen versiones de estas publicaciones en la actualidad.

270 Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, vol. 463, Señor Intendente de la Provincia. 7 de mayo de 1918.

empresa las condiciones acordadas por ambas partes durante la huelga de abril del mismo año.

Durante este tiempo se llevó a cabo un cambio en la gerencia, reemplazando al antiguo personal alemán por una nueva administración inglesa. El nuevo gerente, Mr. Alison instaló según el relato de los obreros un nuevo trato hacia la organización sindical en la empresa. Él “nos habló muy paternalmente cuando fuimos a verlo a su llegada y le dijimos que íbamos como representantes de la Federación. Se espresó muy bien de las federaciones obreras, y nos felicitó”<sup>271</sup>.

Durante enero de 1919 tuvieron lugar en Santiago grandes movilizaciones por parte de la Asamblea Nacional de la Alimentación Obrera. En cuyas primeras filas se situó desde el primer momento la FOCH. Sin embargo no hay antecedentes que den cuenta de una participación destacada de los obreros tranviarios en los órganos de movilización. De todas maneras el 4 de enero se anunció nuevamente una huelga en la empresa, desencadenada según los obreros por el despido de 28 compañeros, quienes no habían aparecido en sus lugares de trabajo por haber apoyado la movilización de la Policía de Aseo. Los obreros realizaron durante esta huelga varias asambleas en el teatro Odeón<sup>272</sup>. Cuando en abril de 1918 había alrededor de 400 obreros en las asambleas, en enero de 1919 *La Opinión* habló de más de 2.000 obreros asistiendo a las asambleas. En una de aquellas habló el presidente de la Junta Ejecutiva de la FOCH y cofundador de la GFOCH<sup>273</sup>, Víctor Gutiérrez, destacando el apoyo de su organización a la huelga y la importancia de clausurar las cantinas e impedir todo consumo de alcohol<sup>274</sup>. La revista *Sucesos* del 9 de enero relata que desde los primeros días los huelguistas se dirigieron a la Intendencia y La Moneda<sup>275</sup>. En dicha huelga ocurrió nuevamente que la empresa no se quiso entender con los obreros. Destaca en este contexto la estrategia de los obreros en ganar la simpatía del nuevo gerente inglés y culpar por el actuar de la empresa a Claro Lastarria. En una entrevista del periódico *La Opinión* se les pregunta: “¿Entonces el Mr. Alison no desea entenderse con ustedes como federados...?”, a lo que ellos respondieron: “Si no es Mr. Alison, él viene de Inglaterra, se puede decir que acaba de llegar. El sabe lo que son las federaciones obreras, viene de un país donde las federaciones están como en su casa. Allá los laboristas han llegado a constituir un partido que ha llegado hasta tener Ministros en el Supremo Gabinete de Guerra formado por Lloyd George”. Según ellos, responsable del actuar de la empresa fue el diputado y abogado Lastarria ya que “Mr. Alison no puede ser así, él no puede pensar

---

271 “La Empresa de Tranvías tendrá que entenderse con la Gran Federación Obrera”, *La Opinión*, Santiago, 6 de enero de 1919, p. 1 y 8.

272 “La huelga del personal de tranvías”, *El Mercurio*, Santiago, 10 de enero de 1919, p. 18.

273 Osvaldo López, “Diccionario Biográfico Obrero...” *op. cit.* p. G55.

274 “La huelga de los tranvías y el imperio de la mugre”, *La Opinión*, Santiago, 4 de enero de 1919, p. 1.

275 “La huelga del personal de Tranvías Eléctricos de Santiago”, *Sucesos*, Valparaíso, 9 de enero de 1919, p. 20.

así. Viene del país de la libertad, de la patria de la Magna Carta de la nación donde los problemas obreros son estudiados con conciencia y justicia”<sup>276</sup>. Un día después el mismo diario publicó una declaración de Lastarria donde éste tildó los motivos de la huelga como “ridículos” y acusó a la FOCH de tutelaje. El mismo diario respondía diciendo que “en ningún país civilizado se desconoce el derecho de asociación con fines de resistencia de las clases proletarias” y comparó nuevamente la situación con Inglaterra, donde según el diario se respetaban los derechos laborales<sup>277</sup>. Tras varios acuerdos que no fueron respetados por la empresa, la FOCH envió el 11 de enero una carta a la Intendencia de Santiago para pedir que ésta retirase “la fuerza pública de que se sirve la compañía de Tracción Eléctrica, por cuanto consideramos que la fuerza es, para defender los fueros de nuestro país cuando se vean vulnerados sus derechos de su Soberanía Nacional, pero jamás defender los intereses Etranjeros que en el momento actual explota el esfuerzo muscular de los hijos de nuestra patria”<sup>278</sup>.

Recién el 13 de enero, después de 9 días en huelga se informó a la opinión pública que se había



Ilustración 14: "La huelga de tranvías", *Sucesos, Valparaíso*, 9 de enero de 1919, p. 14.

formado un tribunal arbitral, compuesto por el diputado liberal Alejandro Rengifo en representación de los obreros, Juan Tonkins para la *Chilean* y el filósofo e ingeniero Luis Lagarrigue, a lo que los obreros decidieron volver al trabajo hasta conocer el fallo de este.

276 “La Empresa de Tranvías tendrá que entenderse con la Gran Federación Obrera”, *La Opinión*, Santiago, 6 de enero de 1919, p. 1 y 8.

277 “Los huelgistas acuerdan mantener el paro mientras permanezca en su puesto el Alcalde Ugare”, *La Opinión*, Santiago, 7 de enero 1919, p. 1 y 8.

278 Archivo Nacional Histórico, Santiago de Chile, Intendencia de Santiago, vol. 475. Federación Obrera de Chile al Señor Intendente de la Provincia, 11 de enero de 1919.



Sin embargo, ahora la empresa desistió en aceptar los trabajadores en faena.<sup>279</sup> Recién un día después la compañía se mostró de acuerdo con reanudar el servicio<sup>280</sup>. El 15 de enero el diario *La Opinión* celebró el fallo del tribunal arbitral como “un gran triunfo para los obreros”. En este se decretaron el desahucio de los trabajadores despedidos, el aumento del jornal en 20% para los sueldos menores a 6 pesos diarios y en un 10% para los que superen los 6 pesos, el reconocimiento del Consejo Federal N.º 2 de la FOCH y procedimientos para futuros reclamos a la empresa<sup>281</sup>. En una entrevista a *La Opinión* el día siguiente el presidente del Consejo, Francisco Musso, se mostró satisfecho con el fallo, detallando además que habló con la gerencia la cual “tiene el propósito de aceptar a todos los operarios que han quedado sin trabajo”. El presidente de la AOAN, Evaristo Rios<sup>282</sup>, mostró sus críticas, ya “que el fallo del Tribunal no resuelve definitivamente el conflicto. [...] Me quiero referir a que la facultad que se abroga la empresa para despedir a sus operarios cuando lo estime conveniente, sin consulta previa del Consejo, pueda motivar injusticias, que los obreros federados no podrían permitir”, haciendo alusión a la posibilidad de producirse por aquella razón otra huelga en la empresa. El diputado Manuel Rivas Vicuña manifestó su acuerdo con el fallo, criticando a su vez el desacuerdo de la empresa en reconocer la Federación<sup>283</sup>.

Destaca durante este segundo período, cuando la policía redactaba largas actas sobre el quehacer de algunos sindicatos y organizaciones obreras, no se mencionó a los tranviarios<sup>284</sup>.

Luego de estos álgidos meses el Consejo Federal N.º2 decidió en 1920 publicar un periódico propio, cuyo nombre era *El Tranviario*. A pesar de que este periódico traspasa el tiempo de la investigación, se decidió incorporarlo ya que muestra la gran estabilidad del sindicato y es la primera vez que sus integrantes tienen un órgano de expresión propio por lo que este periódico permite conocer las perspectivas políticas de la dirigencia del sindicato.

El periódico muestra desde la primera publicación un gran entusiasmo por la candidatura de Arturo Alessandri llamandola “un punto de partida hacia la evolución y el progreso de

---

279 “¿No quiere la Empresa cumplir lealmente las condiciones de arbitraje?”, *La Opinión*, Santiago, 13 de enero de 1919. p.1

280 “Triunfaron los obreros porque les asistía la Justicia”, *La Opinión*, Santiago, 14 de enero de 1919. p.1

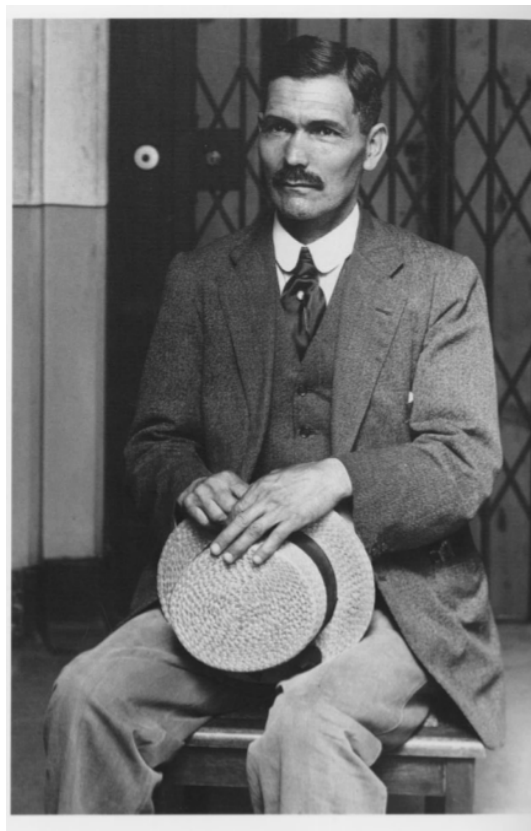
281 “El fallo del tribunal arbitral importa un gran triunfo para los obreros”, *La Opinión*, Santiago, 15 de enero de 1919, p. 1.

282 Grez anota sobre Evaristo Rios que un año después de dar la presente opinión fue denunciado por varios obreros y militantes por ser agente de la Sección de Seguridad de la Policía de Santiago. A pesar de que el Ministro del Interior desmintió estas acusaciones, Rios fue expulsado de todas sus militancias. [Sergio Grez Toso, *El Partido Democrático... op. cit.* p.222]

283 “Las informaciones de ayer de los diarios matutinos casi produjeron nuevamente la huelga”, *La Opinión*, Santiago de Chile, 17 de enero de 1919, p. 1.

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

nuestra Patria”<sup>285</sup>. El periódico además da cuenta de debates internos, ayuda organizativa al Consejo N°6 de tranviarios de Valparaíso y de una gran cantidad de actividades del internas. Así por ejemplo, tenían tres equipos deportivos, del cual uno era de mujeres, regularmente había presencia de doctores que atendían a los federados, se mantenía un Centro Filarmónico, un Centro de Estudios y la Estudiantina “Independencia”, además de contar con un teatro propio<sup>286</sup>. Presidente del Centro Filarmónico fue José Villagran, quien en 1913, había participado en el comité de huelga<sup>287</sup>. La Estudiantina “Independencia fue dirigida por Esponsorio Espinoza, quien trabajó desde el año 1911 en la empresa y que fue fotografiado el 1922 por la misma. El periódico se publicó por última vez el 25 de diciembre de 1920, luego de la victoria de Arturo Alessandri Palma en las elecciones. Tanto la portada de esta última publicación, cubierta por una foto del nuevo presidente<sup>288</sup>, como el contenido y sus fechas de publicación permiten concluir que una de sus razones de publicación era la de apoyar la candidatura de la Alianza Liberal.



*Ilustración 15: Esponsorio Espinoza: Archivo Fotográfico Chiletra, "Luces de Modernidad", Enersis, Santiago de Chile, 2001, p. 220.*

---

285 Laneyuj, “Don Arturo Alessandri P”, *El Tranviario*, Santiago, 23 de octubre de 1920, p. 1.

286 “Sr. Luis R. Tobar”, *El Tranviario*, Santiago, 17 de diciembre de 1920, p. 1.

287 “En la Empresa de Tracción Eléctrica”, *El Mercurio*, Santiago, 15 de marzo de 1913, p. 13.

288 “Excmo. Sr. D. Arturo Alessandri P.” *El Tranvario*, Santiago, 25 de diciembre de 1920, p. 1.

## Conclusiones:

Durante los años estudiados por esta investigación podemos destacar un alto interés de la prensa santiaguina en las movilizaciones tranviarias. Este se desprendió en un principio por la ausencia del transporte público, mostrando durante el primer momento un desprecio hacia los trabajadores y sus reivindicaciones. A partir del año 1905, junto con la crítica generalizada al servicio tranviario, los periódicos empezaron a dar signos de apoyo a las demandas obreras y además a evidenciar lástima hacia sus miserables condiciones de vida. Dicho año representa un momento de cambio en la actitud pública hacia este gremio al mostrar una constante preocupación por las condiciones laborales, criticando únicamente durante algunas movilizaciones la actitud de los huelguistas o la presencia de “elementos anarquistas” en las filas de la sociedad. Destaca en este sentido, que atentados como la explosión de bombas al interior de las oficinas de la empresa, no hayan sido aprovechados para desacreditar al gremio tranviario.

Junto con esta opinión, de la prensa favorable a una mejora de las condiciones laborales, en la *Chilean* el aparato estatal dio muestra de un giro similar. Desde una respuesta únicamente represiva y de incondicional apoyo a la empresa en 1902, su actitud tomó un rol de intermediador tratando de dar soluciones a largo alcance al conflicto laboral por medio de la creación de tribunales arbitrales, dejando a las fuerzas policiales como un segundo recurso, aunque siempre preparadas para intervenir en caso de que fracasaran las reuniones entre las partes en conflicto o se atacara a la propiedad de la tracción eléctrica. Este actuar se intensificó con el decreto Yañez, dando un marco normativo a los tribunales arbitrales, el cual reforzó su posición como la vía a seguir para solucionar conflictos laborales al interior de la empresa de tranvías. Cabe destacar, que a partir de este momento los acuerdos de los tribunales resultaron siempre favorables a las demandas obreras, dándoles no solamente la razón en reivindicaciones respecto a las condiciones laborales inmediatas, como el sueldo o las horas de trabajo, sino también, entregando un apoyo institucional a la organización sindical en lucha. De esta manera, el Estado entregó un marco de acciones a los obreros, el cual resultó favorable para sus demandas, siempre y cuando los tranviarios respetaran los acuerdos y los pasos a seguir. En caso de desacuerdo en la creación del tribunal arbitral o en los acuerdos alcanzados, se reservaba la posibilidad de una intervención policial en las movilizaciones obreras.

El trato de la *Chilean* con sus empleados fue recibido por ellos como algo “inhumano” y desgraciado. No solamente existía un descontento generalizado por los bajos sueldos y las largas horas de trabajo, sino también por las constantes denigraciones que recibían los obreros por vía de multas, violencias verbales y físicas, amenazas con armas de fuego y falta de apoyo en caso de alguna desgracia ocurrida debido a su labor ejercida. Esta sensación aumentó con el fracaso de la vía mutualista al interior de la empresa, dado que

los inspectores se apoderaron de ella, mientras que la gerencia inhibió cualquier reorganización de los tranviarios. De esta manera, los obreros rápidamente identificaron a los oponentes principales en su lucha por una vida mejor: la gerencia y sus lacayos, los inspectores. El constante insulto y desprecio hacia los alemanes, haciendo alusión a los “zánganos” que “la baja marea arrojó por las playas del pacífico” para “sangrar al pueblo” en todas sus dimensiones, resultó ser un reflejo de esta sensación de opresión imperial que vivieron los obreros en sus lugares más inmediatos. El cambio en la gerencia y el nuevo trato que recibieron los dirigentes al saludar al nuevo director de la empresa, Mr. Alison, reforzó la opinión de haber sido oprimidos por parte de unos alemanes y chilenos desgraciados y que otras personas, de otros países, como Inglaterra podían significar un cambio radical en sus condiciones laborales. Resulta curioso que los mismos obreros en enero de 1919 fueron enfáticos en señalar que el trato no cambió, pero que para esto no había ninguna responsabilidad en Mr. Alison, sino en los sujetos chilenos cercanos al director, como Claro Lastarria. En el último caso, podemos apreciar un claro intento en dividir a la gerencia durante la huelga de 1919, y así obtener apoyo de una parte para debilitar la otra más reticente a entregar concesiones a los obreros

Debido a la temprana y forzada identificación de una lucha de clases al interior de la empresa, los obreros desarrollaron rápidamente la huelga como la vía a seguir para obtener una mejora en sus condiciones laborales. Al menos desde el año 1905 se hizo patente el uso de esta forma de lucha para combatir injusticias inmediatas, como el no pago de sueldo, y levantar reivindicaciones de más largo alcance. Respondiendo en parte a la inmediatez del conflicto, es posible encontrar la formulación de peticiones y organización interna de los obreros recién al segundo día de su movilización. En otros momentos, la huelga correspondía a un trabajo previo de agitación que se refleja en peticiones anteriormente hechas a la empresa y una institucionalidad obrera existente al momento de parar las faenas. Los mejores ejemplos de aquello son las movilizaciones de los años 1910 y 1918. En el primero, la preparación llegó a tal punto que el diputado demócrata Malaquías Concha anunció su inicio días antes en el Congreso.

A pesar de las diferencias en el liderazgo y las posiciones políticas, existentes en ciertos aspectos, hubieron desarrollos continuos en las formas de lucha ejercidas. Así, se puede apreciar una continuidad en la progresión del rol que debía ocupar el Estado en los conflictos entre capital y trabajo. Destaca en la primera huelga de 1902, durante la cual las instituciones estatales apoyaban abiertamente al empresariado, que los obreros fueron enfáticos en exigir un rol neutral de este. Dicha posición iba avanzando durante los años siguientes, formándose la clara posición de que el Estado debía ser árbitro en los conflictos y garantizar el cumplimiento de los acuerdos alcanzados. Esto incluía claros procesos de aprendizaje, tanto en el comportamiento que se debía mostrar en las reuniones en la Intendencia como en poder visibilizar el momento en el cual se debía aceptar los acuerdos alcanzados y no seguir presionando.

En este proceso, se puede apreciar además la creación de nuevas relaciones hacia otros actores políticos y sociales. Mientras que durante los primeros años destacaba la presencia de ‘agitadores’, como Luis Alberto Pardo o Luis Emilio Recabarren, estos empezaron a pasar a segundo plano en las huelgas de 1918 y 1919. Es ahí cuando empezó a ocupar un rol fundamental el abogado conservador Paulo Marín Pinuer. Este cambio responde al proceso anteriormente descrito: desde un conflicto laboral, en el cual la movilización y agitación de los trabajadores fueron esenciales, hasta que se vislumbró la necesidad de obtener defensa legal frente a un Estado que demostró sus primeros pasos en la legislación laboral.

Por otro lado, existían claras diferencias en otros aspectos, como lo eran las formas de buscar apoyo y acercarse a otros actores del mundo popular. La comparación entre las huelgas de 1910 y 1913 es clave para entender este elemento. Mientras que la primera fue liderada por actores del PD, iniciando una campaña en el mismo Congreso para visibilizar las condiciones laborales de los tranviarios, la segunda mostró un rechazo hacia políticos del POS, presentes en una asamblea. De esta manera, también varía el apoyo obtenido en ambas movilizaciones, destacando en la primera una amplia suma de organizaciones obreras, de partidos y del comercio. La segunda, ‘solamente’ contó con el apoyo tradicional de las organizaciones obreras. Así, podemos suponer la existencia de una elaborada estrategia en la huelga de 1910 que consistía en salir de un esquema puro de lucha de clases y convertir al conflicto de la *Chilean* en una pugna de toda la ciudad contra una empresa de transporte público que no era capaz de entregar un buen servicio, ni de ofrecer condiciones laborales dignas. De esta manera, los trabajadores se dieron cuenta de su posición estratégica en la economía urbana y del conflicto sobre el transporte público de ese momento. Esta conciencia puede ser considerada como clave para el posterior desarrollo del gremio.

Es posible encontrar los primeros signos de dicha estrategia en 1906, cuando la sociedad anunció la disponibilidad de un casillero en *La Reforma* para enviar cartas durante el conflicto por el alza de la tarifa de tranvías. Luego, hubieron varios momentos en los cuales se empleó esta forma discursiva. El último caso fue la carta enviada por Víctor Gutiérrez a la Legación Británica, pidiendo el reemplazo del personal alemán como “única salvación posible” para la situación en la cual se encontraban la empresa y sus trabajadores. Esta estrategia implicaba la búsqueda de aliados más allá de los compañeros de clase, que se pudieron encontrar en la I. Municipalidad de Santiago, la prensa, el público de la ciudad y, hasta cierto punto, en la Legación Británica. Además, cabía muy bien utilizar este método dentro del marco regulatorio que estaban implementando las instituciones estatales, por lo que no sorprenden los buenos resultados obtenidos, al menos desde 1918.

Los anarquistas, anteriormente de gran influencia en la empresa, no tenían mucho que ver en este nuevo camino que estaban tomando los obreros tranviarios. ¿Se debe a este factor el fracasado intento de crear una federación en el año 1914 o fue más bien la represión

empresarial concluyente para la organización? La interrogante queda abierta. Sin embargo, podemos observar que a partir de este momento los anarquistas quedaron completamente marginados en el gremio.

Surgió a partir de 1917, teniendo en cuenta la anterior presencia de 1910, la FOCH como aliado de los tranviarios. Mientras que toda la historiografía es enfática en señalar el giro mayoritario de la FOCH hacia el POS en este mismo año, describiendo las nuevas adhesiones de consejos federales como producto de la gestión de los socialistas, los tranviarios mantenían estrechas relaciones con Pablo Marín Pinuer. Así, el Consejo Federal N°2, junto con algunas secciones ferroviarias, se mantuvo cercano a las posiciones demócratas, las cuales mostraban una fuerte admiración por el laborismo británico, mostrándola aún durante la huelga de enero de 1919. El fuerte apoyo desde el gremio en su conjunto a la candidatura de Arturo Alessandri y la posterior co-fundación por parte de Luis Ayala Poblete de la Unión Social Republicana de Asalariados de Chile (USRACH), se pueden interpretar como una continuidad de esta tendencia ‘poco revolucionaria’ entre los tranviarios. Su actuar podría indicar que el gremio tranviario ingresó y se mantuvo como uno de los refugios políticos y sindicales de los demócratas dentro de la FOCH, ya que estos, según Durán, habían perdido influencia y prestigio a partir de la huelga ferroviaria de 1916<sup>289</sup>. La cercanía al PD en 1910 y la inactividad huelguista durante 1916 podrían ser otros elementos que refuerzan el correspondiente cuestionamiento que se abre a partir de la presente investigación<sup>290</sup>.

La fuerte organización en 1918, la acumulación de experiencias durante los años estudiados y el desarrollo de las formas de lucha, solamente fueron posibles gracias a la continuidad y formación de ‘cuadros sindicales’ propios del gremio. Una comparación entre las directivas de cada comité de huelga o sociedad de resistencia visibiliza dicho traspaso de capacidades de dirigencia. La huelga de 1902 fue claramente dominada por importantes sujetos del anarquismo de la época y, a pesar de la propia declaración en *La Luz*, luego de la movilización siguieron trabajando varios huelguistas en la empresa. Fueron ellos quienes reiniciaron la actividad sindical en 1905 y mantuvieron relaciones con sus antiguos compañeros de lucha, como lo fue Luis Alberto Pardo. Luego, de 1907 a 1910 no existe indicio de una continuidad en las dirigencias, por lo que el fuerte impulso desde el PD parece como otro indicador de una inserción desde ‘afuera’ para crear nuevamente organización sindical. A pesar del fuerte recambio que vivió el gremio por los despidos masivos durante el período 1910 – 1914 hubo trabajadores que persistieron en la empresa. La presencia de dirigentes como Esposorio Espinoza o José Villagran indican que las directivas de las diversas organizaciones de los tranviarios a principios de los años 1920’ se

---

289 Francisca Durán. “El discurso socialista...” *op. cit.* p. 112.

290 Para las presentes reflexiones es necesario destacar a las conversaciones y propuestas de mi profesor guía Pablo Artaza, cuyas preguntas y planteamientos fueron claves para llegar a dicha hipótesis.

reclutaron de obreros que durante las movilizaciones de 1910 a 1914 habían estado en segundo plano<sup>291</sup>.

Así, el gremio de tranviarios encontró su camino para mejorar sus condiciones laborales, dignificar sus vidas y crear instituciones que perduraron en el tiempo.

Respecto de historiografía en general, podemos destacar dos elementos que han sido ignorados hasta el momento, como lo es la temprana participación tranviaria en 1910 en la GFOCH y la actitud demócrata que tomó el Consejo Federal N°2 en 1918, justo en el momento en el cual la FOCH se convirtió en el brazo sindical del POS. Mientras que el primero aparece como un elemento de menor consideración, debido a los pocos meses de participación en la misma y la constante confusión de algunos historiadores entre ferroviarios y tranviarios, el segundo resalta por su contradicción con las líneas generales trazadas por la historiografía tradicional marxista, en cuya tradición crea su literatura el propio Nicomedes Guzmán. El relato correspondiente construye una evolución lineal del Partido Comunista y su brazo sindical, la FOCH, en la cual este tipo de contradicciones no tiene cabida. Dicha linealidad en la evolución histórica del movimiento obrero perdura, a pesar de las críticas que se le ha hecho desde DeShazo, pasando por Grez en adelante, hasta la actualidad en el acervo historiográfico chileno. Y es más, se muestra una falta en el estudio de las organizaciones obreras reformistas y conservadoras, donde como ejemplo destaca la ausencia de estudios sobre la política sindical del PD luego de la fundación del POS. Esta pequeña investigación, de seguimiento a un elemento de la historia social de principios del siglo XX, puede dar aportes más allá de explicar la particularidad de la posición pionera en las formas de lucha del gremio tranviario. Esto es, mostrar contradicciones en un relato historiográfico que aún funciona de manera deductiva y no es capaz de responder a las particularidades de cada proceso y fenómeno, remitiéndose fundamentalmente a una tendencia al interior del movimiento obrero, sin dar cuenta de la amplitud que este va adquiriendo a medida que se despliegan los procesos de politización en las clases populares.

---

291 Existe un registro amplio de fotografías de trabajadores tranviarios de principios de los 1920' en los archivos de la actual empresa ENEL, heredera de CHILECTRA. El llamado Archivo Fotográfico Chilectra ha sido parcialmente publicado. Sin embargo, durante el año 2018 la empresa negó el acceso al archivo completo, indicando únicamente la existencia algunas fotografías digitalizadas. Una revisión de las fotografías podría revelar mayor información acerca de los trabajadores tranviarios y fotografías de ellos.

## **Bibliografía:**

### **Periódicos y revistas de la época:**

*El Diario Ilustrado*, Santiago, 1905 – 1919

*El Ferrocarril*, Santiago 1902 – 1911

*El Maletín*, Santiago, 1914

*El Mercurio*, Santiago, 1902 - 1919

*El Obrero*, Santiago, 1918

*El Productor*, Santiago 1912-1913

*La Bandera Roja*, Santiago, 1919

*La Batalla*, Santiago, 1914 – 1916

*La Gran Federación Obrera de Chile*, Santiago, 1910 – 1912

*La Internacional*, Santiago, 1913

*La Lei*, Santiago, 1905

*La Locomotora*, Santiago, 1902

*La Luz*, Santiago, 1901 – 1904

*La Opinión*, Santiago, 1915 – 1919

*La Reforma*, Santiago, 1906 – 1908

*La Razón*, Santiago, 1912 – 1914

*La Unión*, Santiago, 1906 - 1919

*La Vanguardia Demócrata*, Santiago, 1914



Sucesos, Valparaíso, 1902 – 1919

Zig-Zag, Santiago, 1913

### **Volúmenes de Archivos:**

Archivo Nacional Histórico, Intendencia de Santiago, Volúmenes 218, 268, 303, 352, 353, 369, 463

### **Libros, artículos y otros:**

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, “Luis Ayala Poblete”, Reseñas Biográficas Parlamentarias,  
[https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas\\_parlamentarias/wiki/Luis\\_Ayala\\_Poblete](https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/wiki/Luis_Ayala_Poblete)  
[Revisado el 14 de octubre de 2018]

Booth, Rodrigo. “Higiéne pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900”. *ARQ*, Santiago, 2013, no 85.

Couyoumdijan, Juan Ricardo, *Chile y Gran Bretaña durante la primera guerra mundial y la postguerra, 1914 – 1921*. Santiago de Chile. Editorial Andres Bello. 1986.

Crisostomo, Pizarro. *La huelga obrera en Chile : 1890-1970 (Colección estudios históricos)*. Ediciones Sur. Santiago, Chile, 1986.

DeShazo, Peter. *Trabajadores Urbanos y Sindicatos en Chile: 1902 – 1927*. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago de Chile, 2007.

Durán Mateluna, Francisca. *El discurso socialista en la Federación Obrera de Chile: lucha discursiva y juego de lo hegemónico, residual y emergente en la prensa obrera, 1913-1919* [en línea]. Santiago, Chile: Universidad de Chile - Facultad de Filosofía y Humanidades, 2016 [Fecha consulta: 10 de septiembre 2018]. Disponible en <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/146500>>

Figuroa, Pedro Pablo. *Diccionario Biográfico de Chile*. Imprenta i Encuadernación Barcelona. Santiago, 1897

Godoy, Eduardo "Sepan que la tiranía de arriba, enjendra la rebelión de abajo". Represión contra los anarquistas: la historia de Voltaire Argandoña y Hortensia Quinio (Santiago, 1913).", *Cuadernos de Historia* (27), Santiago, 2007.

\_\_\_\_\_ *La huelga del mono. Los anarquistas y las movilizaciones contra el retrato obligatorio* (Valparaíso, 1913), Santiago, Editorial Quimantú, 2014

Grez Toso, Sergio. *De la 'regeneración del pueblo' a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. RIL Editores, Santiago, 2007

\_\_\_\_\_ *¿Autonomía o escudo protector? El movimiento obrero y popular y los mecanismos de conciliación y arbitraje (Chile, 1900-1924)* [en línea]. Santiago, Chile: Universidad de Chile, 2011-12-27T19:53:06Z [Fecha consulta: 3 de abril de 2018]. Disponible en <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/122854>>

\_\_\_\_\_ "El escarpado camino hacia la legislación social: debates, contradicciones y crucijadas en el movimiento obrero y popular (Chile: 1901-1924)." *Cuadernos de Historia* 21, 2001

\_\_\_\_\_ *El Partido Democrático de Chile*, Santiago, LOM ediciones, 2016.

\_\_\_\_\_ "La asamblea constituyente de asalariados e intelectuales Chile, 1925: Entre el olvido y la mitificación." *Izquierdas*, (29). 2016. p.1-48. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-50492016000400001>

\_\_\_\_\_ *La "Cuestión Social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804 – 1902)*. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 1995

\_\_\_\_\_ *Los anarquistas y el movimiento obrero: la alborada de "La Idea" en Chile, 1893 – 1915*. LOM, Santiago de Chile, 2008. p.48

\_\_\_\_\_ "Transición en las Formas de Lucha: Motines Peonales y Huelgas Obreras en Chile (1891-1907)". *Historia (Santiago)* [online]. 2000, vol.33 [citado 2018-04-22], pp.141-225. Disponible en: <<http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942000003300004>>

- \_\_\_\_\_  
“Una mirada al movimiento popular desde dos asonadas callejeras (Santiago, 1888-1905)”. 1999. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/134839>
- Guzmán, Nicomedes, *La sangre y la esperanza*. Ediciones Olimpo. 2004.
- Guzmán, Nicomedes. *La Sangre y la Esperanza, Tomo II*. Santiago de Chile, Quimantú, 1971.
- Harambour, Alberto. “Jesto y palabra, idea y acción”. La historia de Efraín Plaza Olmedo.” En: Colectivo Oficios Varios. *Arriba quemando el sol estudios de historia social chilena : Experiencias populares de trabajo, revuelta y autonomía, 1830-1940*. Santiago de Chile, Chile: LOM Ediciones. 2011
- Illanes, Maria Angélica, “La revolución solidaria”, Polis [En línea], 5 | 2003, Publicado el 11 octubre 2012, consultado el 30 septiembre 2016. URL : <http://polis.revues.org/6954>.
- Izquierdo, Gonzalo. “Octubre de 1905. Un Episodio en la Historia Social Chilena”. En; *Historia, N°13*, Santiago, 1967. p. 59
- Lagos Mieres, Manuel, *¡Viva la Anarquía!: Sociabilidad, vida y prácticas culturales anarquistas. Santiago, Valparaíso, 1890-1927*. 2009, Tesis de Magíster en Historia, Santiago, Universidad de Santiago de Chile.
- Letelier, Fernando Ortiz. *El movimiento obrero en Chile*. Libros del Meridión, Madrid, 1985. p.7
- Lira Lira, Ramón. *Los viejos tranvías se van*. Imprenta de la central de talleres de abastecimiento, Santiago, 1955.
- López, Osvaldo. *Diccionario Biográfico Obrero de Chile*. Imprenta i Encuadernación Bellavista, Santiago, 1912.
- Matus González, Mario, *Precios y salarios reales en Chile durante el ciclo salitrero, 1880-1930*. Universitat de Barcelona, 2009.

- Mardones, Marcelo. *El Estado sobre Ruedas: Trabajadores Tranviarios e Intervención Pública en el Transporte Colectivo. Organización sindical, política pública y cuestión urbana. Santiago, 1937-1953*. Santiago de Chile. Tesis de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos. 2017.
- Mellado, Vicente. *Del consejo federal al Sindicato Legal: La Federación Obrera de Chile (FOCH) y el inicio a la transición a un sistema moderno de relaciones laborales (1919-1927)*, Santiago de Chile, Informe de Seminario de Grado, Universidad de Chile, 2013.
- Morris, James. *Las Elites, Los Intelectuales y El Consenso*, Santiago de Chile, Editorial del Pacífico, 1967.
- Municipalidad de Santiago, *Internacionalismo del Capital - Consorcio Inglés y Alemán durante la guerra*, Santiago de Chile: Imprenta Artes y Letras, 1919
- Muñoz, Víctor. *Armando Triviño: Wobblie. Hombres, ideas y problemas del anarquismo en los años veinte*. Santiago de Chile, Quimantú. 2009.
- Palacios, Cristián, “¡A vosotros guardianes! Discursos y prácticas higiénicas en la construcción del “deber ser” policial. Santiago 1896-1927” en: C. Araya, et. al. *República de la Salud, Fundación y ruinas de un país sanitario Chile siglos XIX y XX*. Ocho Libros, Santiago de Chile. 2016.
- Pinto Vallejos, Julio; Valdivia Ortiz de Zárate, Verónica, *¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alessandrismo e la pugna por la politización pampina (1911-1932)*, Santiago de Chile, LOM Ediciones, 2001.

Ramírez Necochea, Hernán, *Origen Y Formación Del Partido Comunista De Chile: Ensayo De Historia Política Y Social De Chile*, Moscú, Rusia, Progreso, 1984.

Ramón, Armando de. *Santiago de Chile, Historia de una Sociedad Urbana*, Catalonia, Santiago de Chile, 2007.

Rosenthal, Anton. “The Arrival of the Electric Streetcar and the Conflict over Progress in Early Twentieth-Century Montevideo.” *Journal of Latin American Studies*, vol. 27, no. 2, 1995.

Thompson, Edward Palmer. *Formación de la clase obrera en Inglaterra, Tomo I*. Editorial Critica. Barcelona, 1989.

Soto, Elisabet Prudent. “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en Santiago de Chile y Valparaíso, 1880-1920”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea], Debates, Puesto en línea el 27 mayo 2009, consultado el 22 septiembre 2017. URL : <http://nuevomundo.revues.org/56152;DOI:10.4000/nuevomundo.56152>

Tomas Errazurriz, “El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900 – 1921”, en *Historia 43*. Santiago de Chile, 2010.

Vitale, Luis, *Interpretación Marxista de la Historia de Chile Tomo V*, Ediciones LOM, Santiago de Chile, 1993.

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

Yañez Andrade, Juan Carlos, *La intervención social en Chile 1907 – 1932*, RIL Editores Santiago de Chile, 2008.