

El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos: apuntes en torno a un informe de huelgas (Iquique, 1916)

Labour movement in Chilean saltpetre docks: notes over a strikes report (Iquique, 1916)

Camilo Santibáñez Rebolledo

Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica –
Universidad de Santiago de Chile, Chile
sntibaez@gmail.com

Resumen

Este ensayo resume y comenta un informe de huelgas acontecidas en los muelles del norte de Chile durante 1916. Se centra en la propensión de los trabajadores portuarios a hacerse cargo de la propia contratación en las faenas portuarias y evidencia las tensiones que esto concitaba en los puertos salitreros.

Palabras clave

Historia del movimiento obrero chileno, huelga portuaria, conflictos por la contratación.

Abstract

This paper summarizes and comments on a report of strikes at the docks of northern Chile during 1916. It focuses on the propensity of dockworkers to take over the own hiring and stresses the tension that this caused in docks nitrate.

Keywords

History of the chilean labor movement, dock strike, hiring conflicts.

El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos

1 - Tras la extensa paralización de la Unión Portuaria que interrumpió las faenas en los terminales marítimos chilenos durante enero de 2014¹, el empresariado naviero y portuario centró la atención en el sistema de contratación por el que se regía gran parte de los trabajadores ocupados en ellos: un método de repartición de la dotación de trabajo eventual bajo el control de los sindicatos, conocido como “la nombrada”². Las gerencias comenzaron a insistir en que dicho “sistema, [impuesto] básicamente por la fuerza, [les estaba generando] costos importantes a las empresas”, debido a que a éstas “no se les [permitía] elegir a quién [contrataban; lo que vulneraba] un derecho esencial del empresario”. Según lograban descifrar, la capacidad de paralización de la Unión Portuaria se originaba en “[el poder que tenía el] dirigente sindical [al] momento de escoger a quien se contrata”, cuestión que le significaba disponer de un “sindicato plenamente sometido a su discreción”.³

Aunque “la nombrada” estaba bajo la tutela de los sindicatos, y no de los dirigentes sindicales, como malintencionadamente divulgaban las gerencias, resultaba cierto que el control que los obreros portuarios ejercían sobre el referido

¹ Un informe con valiosa información cuantitativa sobre esta paralización puede leerse en: “Paros Portuarios: Evaluación de los daños económicos”, elaborado el 28 de enero de 2014 por la Unidad de Gestión de Conocimiento del Departamento de Servicios Legislativos y Documentales de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile; Ver también: “Las paralizaciones portuarias de Mejillones y San Antonio (2013-2014): Cronología, fuentes y notas temáticas”, Documento de Trabajo confeccionado en julio-agosto para el proyecto “Espace des mouvements sociaux et réveil de la société civile dans le Chili actuel: le cas du syndicalisme”, dirigido por el Dr. Franck Gaudichaud (Universidad de Grenoble, Francia) y financiado por el Centre National de la Recherche Scientifique, y “Trabajadores portuarios: organizaciones sindicales, conflictos y repertorios de acción (1990-2015)”, Documento de Trabajo confeccionado en julio de 2015 para el Proyecto Fondecyt dirigido por el Dr. Miguel Urrutia (Universidad de Chile): “Nuevos repertorios de acción sindical frente a las transformaciones del mundo del trabajo en Chile”, ambos confeccionados por el autor.

² Según la entrevista que el portal empresarial *Mundo Marítimo* realizó a José Ramírez, un expolicía marítimo, ex-contratista de agencia y actual empresario portuario, la nombrada consistía en: “un mecanismo de provisión de trabajadores, en el que la empresa concesionaria entrega a [los sindicatos] los detalles acerca de la cantidad de trabajadores y especialistas que se necesitan para cubrir la atención de un buque. A su vez, los sindicatos [convocan a los trabajadores necesarios] mediante la aplicación de listas rotativas llamadas *redondillas*, que definen los turnos laborales”. Puesto que, en su opinión, este sistema se prestaba “como *caldo de cultivo* para el surgimiento de dirigentes o voceros que actúan con muy poca seriedad”, la solución radicaba en “quitarle el poder de hacer nombradas a los sindicatos en favor de la organización de administradoras -no empresas-” que, “mediante departamentos de recursos humanos, ejecutasen las *nombradas*”. En: “Existe un grave problema de regulación laboral”, *Mundo Marítimo*, Editorial del 27 de enero de 2014, en: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/existe-un-grave-problema-de-regulacion-laboral>. Una explicación sobre este sistema, escrita en medio del paro portuario aludido, puede leerse en “Críticas al mecanismo de las *nombradas* para designar turnos por sindicatos”, edición del 20 de enero de 2014 de la misma página: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/criticas-al-mecanismo-de-las-nombradas-para-designar-turnos-por-sindicatos>

³ Todos los entrecomillados del párrafo corresponden a una nota periodística escrita por Carmen Gloria Sandoval en el diario *El Sur*, titulada “*La nombrada*: los hilos del poder que manejan los sindicatos portuarios”, Concepción, domingo 2 de febrero de 2014, pág. 9.

sistema de contratación les permitía paralizar uno de los nervios más estratégicos de la economía chilena sin las represalias habituales. Esto por al menos dos razones fundamentales: porque empantanaba la maquinación de revanchas patronales, sofocando preventivamente la proliferación de esquirols entre las propias filas durante las huelgas; y porque al no controlar las empresas el acceso al trabajo, resultaba inútil confeccionar listas negras con determinados trabajadores.⁴

Por tales razones, el “[profundo rechazo empresarial a] este sistema de nombramientos” devino en un intento de contraofensiva patronal, destinada a golpear a la Unión Portuaria mediante el despojo del control sobre la contratación. Para septiembre, esta organización acusó tentativas en San Antonio, Iquique y Coronel, y en octubre, con el primero de dichos puertos diezmado sindicalmente, la Unión advirtió con “iniciar un proceso de movilización de carácter nacional para recuperar *el derecho histórico a nombrar el personal*”, precisamente porque, según argumentaban, “cuando el empresariado dispone de ello, aparece el abuso [y] las listas negras”.⁵

“El derecho histórico a nombrar el personal” aludía ciertamente a un largo y patente esfuerzo por encargarse de la venta de la propia fuerza de trabajo portuaria. Esfuerzo que, pese a hundir sus raíces en las postrimerías del siglo XIX, sufría de una insuficiencia historiográfica mayúscula y en buena parte difícil de comprender.⁶ Según parece, los historiadores del movimiento obrero chileno habían pasado una y otra vez sobre numerosos antecedentes huelguísticos que acusaban la persistencia de esta reivindicación repetitiva, sin prestarle mayor atención ni hilarlos como tal.

Si se examina la más célebre de las huelgas portuarias chilenas incluso, detonada durante el otoño de 1903 en Valparaíso y habitualmente reducidas sus causas a un conjunto de demandas salariales⁷, es posible dar cuenta de indicios

⁴ De hecho, los regionales de la Unión Portuaria intentaron conseguir el control de “la nombrada” en aquellos puertos donde no lo tenían, puesto que el éxito de su táctica de paralización se apoyaba esencialmente en la solidaridad de los puertos vecinos. Un ejemplo son los esfuerzos de la Unión Portuaria del Biobío respecto del puerto de Lirquén: párrafos 8 y 9 de “Portuarios ponen en jaque a grupos económicos que saquean la región”, *Resumen*, 6 de junio de 2011.

⁵ “Unión Portuaria anunció movilización nacional”, *Mundo Marítimo*, edición del 13 de octubre de 2014, en: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/union-portuaria-anuncio-movilizacion-nacional> Las cursivas son mías. En la actualidad, salvo San Antonio, los trabajadores de la Unión Portuaria mantienen consigo gran parte del control sobre “la nombrada”.

⁶ La Unión Portuaria se ha referido en los siguientes términos al origen del que asumen como su “derecho histórico”: “Los puertos de todo el mundo, debido a la naturaleza de su negocio, siempre han tenido trabajadores eventuales, pues la recalada de naves (que es lo que genera el trabajo) no es permanente sino que varía en el tiempo. Es así como, *desde tiempos inmemoriales*, se han generado organizaciones de trabajadores cuyo fin es ofrecer su mano de obra para las distintas faenas en el momento que la necesite un puerto. En la actualidad este papel lo asumen los sindicatos, quienes reciben la solicitud de mano de obra por parte de las empresas portuarias y “nombran” a los trabajadores para ir a trabajar al turno señalado.” La referencia ha sido tomada de un informativo sin título ni fecha, escrito hacia fines de enero de 2014 y publicado en: <http://fech.cl/wp-content/uploads/2014/01/PDFportuarios.pdf> Las cursivas son nuestras. La tesis en preparación del autor, por cierto, trata precisamente sobre dicha insuficiencia historiográfica.

⁷ El tratamiento historiográfico sobre la huelga marítima y portuaria de Valparaíso en 1903 es francamente desproporcionado. Entre otros, ha sido eje de trabajos como: Jorge Iturriaga E., *La*

El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos

importantes a este respecto. Según la respuesta patronal a los petitorios obreros, documentada por un trabajo académico contemporáneo, los lancheros estaban planteando “monopolizar el trabajo en la bahía i establecer una oficina de recontrolación que [interviniera] en los pagos”; Los estibadores habían propuesto “nombrar ellos [a los] capataces o inspectores” e igualmente “crear [una] oficina recontroladora, que escoja o designe la jente, fije los sueldos [y] reglamente el trabajo”; Los tripulantes, en tanto, habían solicitado “que los vapores sean tripulados especialmente por los reclamantes o sus consocios”. En opinión de las compañías, los trabajadores estaban intentando “[gozar] de un monopolio sin base en la razon ni en la lei, a virtud del cual ellos, simples trabajadores remunerados, pasarian a ser dueños absolutos de la empresa o compañía que remunera su trabajo, haciendo desaparecer la autoridad, el orden i la disciplina”.⁸

Una década antes, en 1893, de los rescoldos de los gremios portuarios estatales derogados en 1890 -por haber provocado éstos la primera huelga general en la historia de Chile-, los jornaleros y lancheros del puerto de Iquique habían iniciado una paralización “en defensa de la exclusividad laboral de sus asociados”.⁹

huelga de trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903, y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile (Santiago, tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica, 1997); Peter DeShazo, “The Valparaíso maritime strike of 1903 and the development of a revolutionary movement in Chile”, en *Journal of a Latin American Studies*, 2: 1, May, 1979, Cambridge, págs. 145-168; Marcelo Sánchez A., “La huelga portuaria de 1903. La cuestión social en Valparaíso a comienzos del siglo XX”, *XVI Jornadas de Historia Regional de Chile*, Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 14-17 de octubre de 2008, Valparaíso; Ernesto Guajardo Oyarzo, “La huelga de 1903 en Valparaíso. La ‘cuestión social’ y la prensa porteña: políticas y estrategias”, en Baldomero Estrada (Compilador), *Valparaíso. Progresos y conflictos de una ciudad puerto (1830-1950)*, Santiago, RIL Editores, 2012, págs. 59-85. Los historiadores del movimiento obrero también la han referido repetitivamente. Ver preferentemente: Fernando Ortiz Letelier, *El movimiento obrero en Chile: (1891-1919): antecedentes*, Madrid, Ediciones Michay, 1985, págs. 150-154; Jorge Barría, *Los movimientos sociales de principios del siglo XX (1900-1910)*, tesis para optar al título de profesor de Historia y Geografía, Universidad de Chile, Santiago, 1953, págs. 123-129; Mario Garcés Durán, *Crisis social y motines populares en el 1900*, Ediciones Documentas, Santiago, 1991, págs. 168-195, y también el apartado “La acción directa a gran escala: la huelga portuaria y marítima de Valparaíso (1903)” del libro de Sergio Grez Toso, *Magno Espinoza. La pasión por el Comunismo Libertario*, Editorial USACH, Santiago, segunda edición de septiembre de 2012, págs. 85-102. Además, al menos dos tesis universitarias contemporáneas y homónimas fueron influenciadas por esta huelga: Héctor Holley, *Las Huelgas*, Memoria de Prueba para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas, Santiago, 1905, y Carlos Roberto González, *Las Huelgas*, tesis para la licenciatura en Leyes y Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, Santiago, 1908.

⁸ Héctor Holley, Óp. cit, pp. 22-32.

⁹ En lo referente a la destrucción de los gremios portuarios ver especialmente: Julio Pinto Vallejos, “En el camino de la mancomunal: Organizaciones obreras en la provincia de Tarapacá (1880-1895)”, en Julio Pinto Vallejos, *Trabajos y rebeldías en la pampa salitrera. El ciclo del salitre y la reconfiguración de las identidades populares (1850-1900)*, Editorial USACH, Santiago, 1998, pp. 153-226, y en particular las páginas 196-197. La cita entrecomillada corresponde a las páginas 221-222. Entre otros textos, “La huelga general de 1890” es tratada por Sergio Grez Toso en el Capítulo XIX de *De la “regeneración del pueblo” a la huelga general*, pp. 717-762, y en Julio Pinto Vallejos, “1890: un año de crisis en la sociedad del salitre”, en Cuadernos de Historia, N°2, Santiago, 1982, págs. 77-81. Los gremios portuarios mismos han sido examinados en el apartado “Gremios organizados por el Estado” de la citada obra de Sergio Grez, *De la “regeneración del pueblo” a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, RIL Editores, Santiago, 2007, pp. 258-268. El estudio clásico sobre la etapa formativa de estos gremios es la tesis de Aldo

Tres décadas más tarde, en Pisagua, los obreros portuarios “rompieron” con los consignatarios y contratistas por no respetar éstos las tarifas acordadas. El día siguiente, “[tomaron] el trabajo directamente” y “[nombraron] un representante que se entendiera con los capitanes de las naves, prescindiendo en absoluto de los contratistas”. La interposición del Subdelegado Marítimo desató la huelga: “Hemos resuelto no volver a las faenas” señalaron los obreros, “mientras se pretenda imponernos contratistas, quienes, aparte de quedarse con una parte de nuestro salario, son los causantes de las dificultades y conflictos que se suceden tan a menudo”.¹⁰ El fantasma de los gremios portuarios estatales, ultimados hacía treinta años, recorría todavía los muelles salitreros.

1916 fue importante en el transcurso de esos treinta años. Las huelgas que estallaron en Iquique a fines de ese año, obligaron al gobierno a enviar una comisión a los puertos del norte “para estudiar las causas de los continuos y repetidos movimientos obreros en esa zona”. Como indicaron los propios comisionados, “estas huelgas [ocupaban] seriamente la atención del Gobierno”, porque “al paralizar las faenas de embarque de salitre, [afectaban] en forma peligrosa la situación rentística del Estado, y el carácter violento y sedicioso que fácilmente [adquirían, aconsejaban] la adopción de precauciones extraordinarias para mantener el orden y la defensa de la propiedad”.¹¹

La comisión, compuesta por Enrique Oyarzún, Juan Enrique Concha y Julio Philippi, elaboró un informe centrándose en “una exposición minuciosa de las incidencias de la huelga [portuaria de fines de 1916], de las causas de la misma y de las diversas medidas tomadas para ponerle término”. El escrito, por tanto, dio cuenta de información importante respecto de los obreros en los muelles, de sus organizaciones, métodos y reivindicaciones. Los párrafos a continuación comentan dicho informe con algunos apuntes que sitúan la información expuesta. La hipótesis general, de la que este ensayo es parte, propone que los esfuerzos de los trabajadores portuarios por hacerse cargo de la propia venta de su fuerza de trabajo, prescindiendo de los contratistas intermediarios, tiene una larga data, y la huelga portuaria de Iquique en 1916 es el más importante de los antecedentes a la instauración de la redondilla, también en los puertos salitreros.

Yávar Meza, *El gremio de jornaleros y lancheros de Valparaíso, 1837-1859. Etapa de formación*, tesis para optar al grado de Magíster Artium, mención Historia, Universidad de Santiago de Chile, Santiago, 1988.

¹⁰ Todos los entrecomillados corresponden a: “El movimiento en Pisagua. La verdad en su lugar”, Federación Obrera Marítima de Pisagua, Iquique, mayo 7 de 1923. Documento inédito cuyo conocimiento agradezco a Víctor Muñoz Cortés. El conflicto también es referido en Julio Pinto Vallejos y Verónica Valdivia Ortiz de Zárate, *¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alessandrismo en la pugna por la politización pampina (1911-1932)*, LOM Ediciones, Santiago, 2001, p. 92.

¹¹ Enrique Oyarzún, Juan Enrique Concha y Julio Philippi, *Informe presentado al Supremo Gobierno sobre las huelgas de Iquique en 1916*, Santiago de Chile, 1917, p. 3.

El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos

2 - En primer término, y de modo contradictorio con la citada preocupación rentística del Estado a la que habían hecho alusión, los comisionados dieron cuenta que las faenas de embarque de salitre en el principal puerto exportador de este mineral, se hacían en ausencia de puertos propiamente tales.¹² Los “cargadores” descargaban al hombro los carros del ferrocarril que traían el nitrato ensacado de la pampa, apilándolo en rumas en las bodegas o moviéndolo a los muelles, desde donde los sacos se arrojaban por “canales” a las lanchas. Los lancheros conducían estas embarcaciones a remo hasta el costado del buque, para que los jornaleros y estibadores hicieran el carguío manualmente.¹³ En 1902, el gobierno había fijado el peso de estos sacos en 100 kilos con “una tolerancia hasta del 6%”, pero como las huelgas de mayo de 1916 pusieron en evidencia, éstos “excedían muchas veces de 120 kg.”, comprobando la comisión “sacos que pesaban 135 kgs”.¹⁴

Los informantes notaron además que los trabajadores de estos tres gremios estaban asociados en sindicatos “dirigidos por miembros con tendencias socialistas”, y mantenían una maciza solidaridad entre sí, “que [hacía que se apoyaran] por los demás las exigencias de cualquiera de ellos”. Aunque el de jornaleros y estibadores se acababa de constituir en octubre, y los de cargadores y lancheros tenían poco más de un año, los comisionados afirmaban que en ellos se mantenía “vivo aún el espíritu de la Mancomunal”.¹⁵

Durante 1916, la referida solidaridad había quedado expuesta ya en abril. Los lancheros de una de las casas embarcadoras se habían declarado en huelga el día 27 exigiendo “[la eliminación de] uno de los capataces con el cual habían tenido dificultades”, siendo secundados por los cargadores y luego por los jornaleros y estibadores. Las siete casas embarcadoras en la bahía respondieron con un *lockout* el 3 de mayo, forzándose mutuamente al arbitrio de una comisión que terminó resolviendo no solamente la mantención del capataz, sino dirimiendo en favor de “el derecho [de las casas embarcadoras] de despedir a [tres obreros considerados como elementos perturbadores] y a darles, por razones de equidad, una indemnización equivalente al sueldo de tres meses”.¹⁶

¹² En efecto, hacia 1916, el salitre representaba alrededor del 70% de las exportaciones nacionales y prácticamente la mitad de la recaudación tributaria nacional. Según la comisión parlamentaria que visitó los puertos salitreros en 1912, éstos concentraban el 83,6% de las exportaciones del país, repartiéndose “los demás puertos” el 16,4% restante. Más específicamente, el mismo informe precisaba que durante aquel año el puerto de Iquique por sí solo había embarcado el 19,4% del total de las exportaciones chilenas, seguido de puertos como Antofagasta (14,3%) y Mejillones (11,7%). *Comisión Parlamentaria encargada de estudiar las necesidades de las provincias de Tarapacá y Antofagasta*, Talleres de la Empresa “Zig-Zag”, Santiago de Chile, 1913, pp. 188-190.

¹³ *Ibíd.* pp. 3-4. Otros informes anteriores esbozaban de modo muy semejante las condiciones en las que laboraban los obreros portuarios en estos muelles. Por ejemplo: Adam Scott, *Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica*, Sociedad “Imprenta y Litografía Universo”, Santiago de Chile, 1909, y *Comisión Parlamentaria...* Óp. cit.

¹⁴ Enrique Oyarzún..., Óp. cit., p. 6.

¹⁵ *Ibíd.*, p. 4.

¹⁶ *Ibíd.* pp. 4-5.

Aunque el informe no lo señala, esta indemnización fue, en promedio, de 1.177,44 pesos por trabajador, lo que arroja un jornal de más de 13 pesos.¹⁷ Para el mismo año, los empobrecidos peones rurales ganaban en promedio 2 pesos de jornal, y entre los mejor pagados, los obreros del carbón y del salitre ganaban alrededor de 7 y 6 respectivamente, siendo la media ponderada menor a 3 pesos diarios.¹⁸ Por tanto, los jornales de los obreros portuarios cuadruplicaban y hasta quintuplicaban la media ponderada nacional. Las fuentes disponibles tienden a ratificar esta información cuantitativa, aunque constantemente advierten que "cargadores y lancheros trabajan a trato" y por lo tanto "el jornal diario es muy variado". La Comisión Parlamentaria que visitó los puertos salitreros en 1913 por ejemplo, sostenía que en Iquique: "cuando hay bastante carguío de salitre, ganan hasta 25 pesos diarios; pero cuando no hay, pasan hasta semanas enteras sin ganar un centavo"; En Caleta Buena, por otra parte, una revisión de las libretas de cargadores atestiguó que, durante septiembre, estos trabajadores habían obtenido en promedio de 23 pesos diarios.¹⁹

La huelga de fines de 1916 sin embargo, detonada por los jornaleros y estibadores, no se debía expresamente a las reseñadas condiciones laborales ni salariales. El monopolio de la contratación para la carga de salitre en los buques del puerto iquiqueño, estaba bajo el control de un contratista de apellido Campbell, con quien trataban los capitanes de las naves para la realización de estas faenas y sobre cuyos capataces los trabajadores tenían numerosas críticas: "que preferían para el trabajo a sus amigos y compadres y no daban trabajo a otros obreros; que pagaban los jornales en las cantinas o en los garitos, dando ocupación tan sólo a los que dejaban en estos locales su dinero o a los que lo gastaban en un burdel que pertenece a un pariente de uno de los capataces; que, debido a estas preferencias, quedaban en la miseria y sin trabajo los obreros de vida moral y arreglada que destinaban el dinero al sustento de sus familias; que los capataces pedían préstamos a los obreros o les rebajaban los salarios con cualquier pretexto, y que los obreros se veían obligados a aceptar esta imposición, si no querían quedar sin trabajo." Según agregaban los comisionados, "pedían también que no se les hiciera pagar el bote que los llevaba a bordo, y que no se dedujera de sus salarios, el pago de los capataces como era la costumbre".²⁰

El 18 de octubre, los trabajadores habían puesto a circular un manifiesto en el que exigían "se eliminara al contratista nombrado y se le sustituyera por el sindicato, para que los obreros pudieran recibir íntegra la retribución de su trabajo y no quedara parte de ella en poder de intermediarios", que calculaban en "no menor que la mitad del precio pagado por el carguío del buque", "obtenido a costa

¹⁷ Archivo Nacional de la Administración, Oficina del Trabajo, Vol. 32, 1917, "Asociación Salitrera de Propaganda", Iquique, 19 de julio de 1916, p. 3.

¹⁸ Mario Matus, *Crecimiento sin desarrollo. Precios y salarios reales durante el Ciclo Salitrero en Chile (1880-1930)*, Editorial Universitaria, Santiago, 2012, pp. 124 y 225.

¹⁹ *Comisión Parlamentaria...* pp. 314 y 18 respectivamente.

²⁰ Enrique Oyarzún..., *Óp. cit.*, p. 8.

El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos

del penoso esfuerzo de ellos” y “sin más molestias que la de firmar un contrato”.²¹ Tomando nota de esto, la autoridad propuso que la Gobernación Marítima formara las cuadrillas de jornaleros y estibadores, “para que no hubiera exclusiones injustas”, y que los pagos a estos obreros se hicieran en el edificio de la misma Gobernación. Los trabajadores, en cambio, insistieron en reemplazar como sindicato al contratista, y anunciaron, desde el día 23 de octubre, el boicot a las cargas que éste hubiese contratado, lo que significaba “la totalidad de las que había en el puerto”.²²

Como se señaló, los comisionados habían hecho una referencia expresa a estos gremios portuarios como la reencarnación de la Mancomunal, y es bastante probable que estuviesen refiriéndose a algo más específico que el ánimo organizativo obrero. Entre junio y julio de 1903, la Mancomunal de Antofagasta se había enfrascado en un conflicto con los contratistas, al sustituirlos y “tomar por su propia cuenta los trabajos de embarque y desembarque [portuario]”.²³ Para poder hacerlo, la organización obrera había fundado una empresa bajo el nombre del presidente de la organización, pues estas organizaciones obreras “se hallaban impedidas jurídicamente de concertar cualquier tipo de contratos”. Mediante la “A. Cornejo y Cía”, la Mancomunal pudo “gestionar la contrata de obreros en [todas las] faenas marítimas [y] portuarias”, y los trabajadores mejorar sus condiciones salariales y laborales. En respuesta, los contratistas desplazados organizaron un *Trust* y forzaron a la Mancomunal a una competencia por la reducción de los costos que terminó por detonar la huelga en la bahía.²⁴ El sofocamiento militar de la paralización significó no solamente el fracaso de la huelga, sino también el despido de numerosos trabajadores en represalia.²⁵ De modo irónico, la A. Cornejo y Cía. que había fundado la Mancomunal con el objeto de vehicular la propia contratación, había sido acusada por otros trabajadores por “convertirse en una entidad empresarial, encubierta bajo rótulo falaz de organismo obrero”.²⁶

La exigencia de 1916, no obstante entroncarse con la experiencia de los portuarios antofagastinos, tenía un antecedente más paradójico y reciente. Hacia

²¹ *Ibíd.* p. 9.

²² *Ibíd.* p. 8-9.

²³ El entrecomillado corresponde a Floreal Recabarren, “Historia del proletariado de Tarapacá y Antofagasta (1884-1913)”, Memoria de prueba para optar al título de Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica, Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1954, pp. 259-260. La referencia ha sido tomada de Javier Mercado Guerra, “Combinación Mancomunal de Obreros de Antofagasta y politización popular, 1903-1906”, Anuario de Pregrado, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, Santiago, 2004, p. 11.

²⁴ Los entrecomillados corresponden a Carlos Parker Almonacid, Sergio Valenzuela Núñez y Germán Ávalos Narváez, “Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos”, Memoria para optar al título de Profesor de Estado en Historia y Geografía, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1985, pp. 45-47.

²⁵ Javier Mercado... *Óp. cit.*, p. 12.

²⁶ Carlos Parker... *Óp. cit.*, p. 46. En 1940, Aristodemo Escobar se refirió a la “organización jurídica” de las Mancomunales, agregando que ésta le habría permitido a dichas organizaciones “hacer contratos de carga y descarga con los Armadores de naves mercantes”. Nadie parece haber recogido esta referencia. Aristodemo Escobar Zenteno, *Compendio de la legislación social y desarrollo del movimiento obrero en Chile*, Imprenta San Vicente, Santiago, 1940, p. 202.

finés de 1915, un presbítero había organizado una “Sociedad de Estivadores y Jornaleros” para que “[contrataran] directamente la carga y estiva de los buques”, en competencia con el mismo Campbell. Según el informe de los comisionados, “la formación de esta sociedad había impedido que se constituyera entre los trabajadores del gremio un sindicato de resistencia, como lo era el de cargadores y el de lancheros, al parecer animados de un ardiente espíritu de lucha de clases”. Y estos mismos sindicatos rechazaron la iniciativa del religioso, considerándolo “un obstáculo para la eficaz defensa del proletariado”.²⁷ Campbell en tanto, retomó la referencia y acusó “la resurrección de la Mancomunal”, y al igual que habían conseguido los contratistas en Antofagasta, les provocó la quiebra: “Consiguió que el Gobernador Marítimo hostilizara a la nueva institución y a él le permitiera reemplazar con obreros de tierra, no matriculados en la bahía, a los miembros de la Sociedad, que, por supuesto no querían trabajar con él; obtuvo que las casas se negaran a contratar con la sociedad, aunque ofrecía tarifas más bajas, y que las casas en que obtenían trabajo aisladamente los miembros de la sociedad los suspendieran de su trabajo por el delito de pertenecer a ella”. Según el clérigo:

Fue inútil hacer ver a los salitreros la justicia de los fines de la institución, las ventajas que traería para la paz social, como era el único medio de impedir la formación de un bloc socialista que abarcara los tres gremios de la bahía; cómo los bienes de la nueva sociedad, que muy pronto sería rica, serían el más firme lazo de sus miembros al orden social y al respeto al derecho ajeno: todo se estrelló contra los temores sembrados por Campbell, y la sociedad, sin obtener un contrato, obligados algunos de sus miembros a emigrar a otros puertos o a dedicarse a otros trabajos, debió darse por fracasada, después de cuatro meses de esfuerzos, [en abril de 1916].²⁸

Reorganizado por “los socialistas”, “con la ayuda de los otros dos sindicatos de la bahía”, el sindicato se encontraba hacia fines de octubre en condiciones de reimpulsar la idea del presbítero, con diferente propósito, y amenazar con el boicot fechado. Irónicamente, las autoridades respondieron que “si deseaban concluir con lo que ellos consideraban un monopolio odioso, debían hacerlo mediante una justa y sana competencia”, pues lo que exigían “no se conciliaba con las libertades que [garantizaban] la Constitución y las leyes”.

El día 27 y 28 el Gobernador Marítimo medió entre el comité obrero y los industriales y contratistas, sin solución. En cambio, las autoridades resolvieron, “de acuerdo con las casas embarcadoras, mantener el trabajo en la bahía, reemplazando a los huelguistas con gente extraña y ocupando en ese trabajo a las fuerzas de la marinería y del ejército”.²⁹ Al respecto, los comisionados señalaron que “fue un acto acertado y de previsión”, pues, si bien no era éste el papel de las fuerzas armadas, “la merma sensible en los derechos de exportación del salitre”, y

²⁷ Enrique Oyarzún..., Óp. cit., p. 9.

²⁸ *Ibíd.*, p. 10.

²⁹ *Ibídem.*

El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos

la posibilidad de que la huelga “se extendiera a la pampa, paralizara la producción del salitre, y aumentara la aglomeración de gente e Iquique” lo justificaba. Sobre todo repasando la “triste experiencia de huelgas anteriores”, en evidente alusión a la más cruenta de las masacres obreras hasta entonces, acometida una década antes en el mismo puerto³⁰.

Con las fuerzas armadas vigilando las bodegas y la estación de ferrocarril, la comisión redactó un “Reglamento para las faenas marítimas del puerto de Iquique”. Según éste, las faenas en la bahía debían interrumpirse a las 5 P. M. y en ellas podían laborar únicamente los obreros matriculados, los que debían “llevar consigo el distintivo reglamentario”. Para representarse con los patrones y la autoridad, los trabajadores de una misma actividad en número de cincuenta debían elegir un inspector; “Pero estos inspectores”, agregaba el reglamento, “no tienen atribuciones para disponer la forma del trabajo, tarea que corresponde a los capataces, por ser representantes de los patrones”. La designación de los capataces tenía que ser visada por la Gobernación Marítima, con el requisito de que éstos no fueran dueños de cantinas o semejantes.³¹

Cediendo parcialmente a los reclamos del contratista por “no dejársele en libertad de trabajar con personal escogido por él”, la formación de las cuadrillas de jornaleros y estibadores que debían ser designadas por la autoridad marítima fueron “[formadas] con cuidado, distribuyéndose en una proporción convenida con el señor Campbell, hombres afectos a este contratista y otros que estaban sin trabajo”. Sobre los obreros despedidos, la comisión excusó: “El que los huelguistas estuvieran dispuestos a volver a sus ocupaciones no podía ser motivo para despedir a los que habían entrado en su lugar durante el movimiento”. A solicitud de las autoridades, las casas embarcadoras colaboraron con \$100 a cada “obrero no admitido” para que se largara del puerto iquiqueño.³² Los que quedaron tuvieron que aceptar la disminuida “nueva tarifa” con la que habían sido contratados los rompehuelgas.³³

No obstante presumir del restablecimiento de la tranquilidad en los puertos del norte, los comisionados concluían su informe con líneas bastante inquietantes, advirtiendo que “Se [notaba] en las clases obreras del norte un profundo malestar,

³⁰ Cabe señalar que la llamada “matanza de la Escuela Santa María de Iquique” cierra un duro ciclo represivo sobre el movimiento obrero que había comenzado en la zona carbonífera en 1902, y se había repetido en Valparaíso en 1903, en Santiago en 1905 y en Antofagasta en 1906. Sobre la matanza de 1907 ver: Eduardo Devés, *Los que van a morir te saludan. Historia de una masacre: Escuela Santa María de Iquique*, LOM Ediciones, Santiago, 1999; Pablo Artaza (Editor), *A 90 años de los sucesos de Santa María de Iquique*, Centro de Investigación Diego Barros Arana, Universidad Arturo Prat y LOM Ediciones, Santiago, 1998; Pablo Artaza, Sergio González y Susana Jiles (Editores), *A 100 años de la masacre de Santa María de Iquique*, LOM Ediciones, Santiago, 2009; Sergio González, *Ofrenda a una masacre. Claves e indicios históricos de la emancipación pampina de 1907*, LOM Ediciones, Santiago, 2007.

³¹ Enrique Oyarzún..., *Óp. cit.*, p. 13. Según se apunta en la página 17 del informe, el Reglamento subsanaba problemas análogos en los también salitreros muelles de Caleta Buena, Pisagua y Antofagasta.

³² *Ibíd.* p. 14.

³³ *Ibíd.* pp. 15-16.

un permanente descontento, una inquietud constante, una hostilidad sorda contra las autoridades y contra los dueños de la industria”. Contrariando la recurrente fórmula oligárquica para negar la existencia de la “cuestión social” en Chile, los informantes agregaban: “No participamos de la opinión, repetida continuamente, de que son siempre unos cuantos descontentos o agitadores extraños los que producen estos movimientos”³⁴:

Existe en el Norte una prensa socialista que predica el odio de clases, la guerra al capital, a las instituciones militares y que fomenta las malas pasiones. En manos de los obreros corren libros de socialismo revolucionario y de tendencias anarquistas. De ahí que las huelgas degeneran fácilmente en movimientos sediciosos que hacen necesario el despliegue de fuerza armada, lo que en tiempo de huelga da a esos puertos el aspecto de plazas en estado de sitio.³⁵

Nuevamente contrariando las habitualidades oligárquicas sin embargo, los comisionados sugerían que “las medidas de represión [no constituían] la política más acertada para contrarrestar esa propaganda”. En su lugar debía apelarse a la justicia, instrucción, educación moral y legislación.³⁶

Para entonces, y acusando “la actitud despótica de los contratistas”, la Unión de Estibadores y Gente de Mar de Valparaíso había enviado una nota al Gobernador Marítimo, indicando que “el Gremio había iniciado las gestiones para la instalación de una Oficina del Trabajo [que] se haría cargo del nombramiento de las cuadrillas de las faenas marítimas”³⁷. En julio del año siguiente, reunidos en el Primer Congreso Marítimo, los trabajadores de Arica, Caleta Buena, Iquique, Mejillones, Antofagasta, San Antonio, Valparaíso, Talcahuano, e incluso Punta Arenas, emitieron una proclama que, junto con declarar la huelga contra la fotografía forzosa, exigía “la abolición de los contratistas e intermediarios en las faenas marítimas, y el reconocimiento por parte de los armadores de la Oficina del Trabajo que [sería] necesaria crear en cada puerto para reemplazar a aquellos”.³⁸

La segunda Convención de los Industrial Workers of the World, celebrada durante mayo de 1921 en Valparaíso, ratificaría esta aspiración. Entre los acuerdos figuraba: “Tratar de abolir el sistema de contrato y especialmente los contratistas en las faenas marítimas” y “Luchar por imponer el sistema de redondillas en [tales] faenas”.³⁹ Como lo han afirmado diferentes historiadores, este sistema se encontraba ya en funcionamiento en algunos puertos como Iquique, Antofagasta y Talcahuano, y su derogación gubernamental entre 1921 y 1923 desataría los más grandes enfrentamientos portuarios que habían presenciado los muelles

³⁴ *Ibíd.* p. 18.

³⁵ *Ibíd.* p. 20.

³⁶ *Ibíd.*

³⁷ Carlos Parker Almonacid..., *Óp. cit.* p. 75.

³⁸ *Ibíd.* pp. 76 y 77.

³⁹ *Ibíd.* p. 83.

El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos

chilenos.⁴⁰ En los puertos en que la redondilla no parece haber sido implantada, como en Pisagua, las fricciones por el control de la contratación siguieron presentándose incluso durante dichos períodos.⁴¹

3 - La historia de los obreros portuarios sufriría transformaciones importantes a lo largo del siglo XX restante.⁴² Aunque recuperarían el control sobre la contratación, éste sería dispuesto en un sentido diametralmente distinto, y coincidente, por cierto, con las acusaciones empresariales reproducidas en los primeros párrafos de este ensayo.⁴³ Hacia 1981, durante la dictadura de Pinochet, la promulgación de la ley 18.032 volvería a disponer el fin de dicho control. Sin embargo, por la utilidad que le reportaba a las nuevas empresas que arribaron a los puertos, éste sistema se mantuvo, dejando, en la práctica, un cabo suelto que había sido atado en el papel.

Que el “derecho histórico a nombrar” nuevamente avivara detractores, por tanto, obedece al rol de garante que éste jugó en las conquistas que, recientemente, los trabajadores han logrado arrebatárles a sus enemigos tras los escritorios gerenciales y gubernamentales. Tales conquistas han fraguado la actual recomposición del sindicalismo portuario nacional, y han forjado, por la vía de los

⁴⁰ El balance de los textos historiográficos que han documentado los conflictos laborales referentes a la redondilla permite resumir que la redondilla parece haber sido instaurada originalmente en el puerto de Antofagasta durante 1919. No hay concordancia, sin embargo, respecto de las razones ni la manera en que ésta habría sido puesta en funcionamiento. También hay una coincidencia, progresivamente decantada a partir del reclamo corporativo del empresariado portuario, respecto de las implicancias de poder que este sistema involucraba al otorgar el control la contratación de la fuerza de trabajo, y más específicamente, al impedir con ello las represalias empresariales basadas en depurar las faenas de “subversivos”. Aunque con discrepancias de diferente importancia, todos los historiadores concuerdan además en que la larga y fracasada huelga de Iquique de fines de 1923, significó el término de este ciclo de conflictos por la redondilla en los muelles chilenos, aunque el principal golpe a los trabajadores había sido dado por la Asociación de Comerciantes en el invierno de 1921, al conseguir su derogación en dos puertos fundamentales: Antofagasta y Talcahuano. Ver: Jorge Barría Serón, *Los movimientos sociales de Chile desde 1910 hasta 1926 (Aspecto político y social)*, Editorial Universitaria, Santiago, 1960; Peter DeShazo, “The Industrial Workers of the World in Chile: 1917-1927,” M. A. thesis, University of Wisconsin, Wisconsin, 1973 y “Urban Workers and Labor Unions in Chile, 1902-1927”, The University of Wisconsin Press, Wisconsin, 1983; Julio Pinto Vallejos y Verónica Valdivia Ortiz de Zárate... Óp. cit; y Alejandra Saavedra González, “La IWW y su rol en el movimiento obrero 1919-1927: Iquique, Antofagasta y Valparaíso”, Tesis para optar al grado de Licenciado en Educación con Mención en Historia y Geografía, Universidad de Santiago de Chile, Santiago, 2005.

⁴¹ El sexto párrafo de este ensayo se refiere a la huelga de 1923 en Pisagua y anota al pie las referencias correspondientes.

⁴² Camilo Santibáñez Rebolledo, “Anexo al informe sobre Trabajadores Portuarios. Dos documentos de prensa: 1971-2000” (Documento de Trabajo confeccionado en agosto de 2015 para el Proyecto Fondecyt “Nuevos repertorios de acción sindical frente a las transformaciones del mundo del trabajo en Chile”).

⁴³ Una buena caracterización de lo que había llegado a ser el sindicalismo portuario hacia el gobierno de la Unidad Popular puede leerse en el apartado “Lucha Obrera” de la revista *Punto Final*, Año VI, N° 142, publicado en martes 26 de octubre de 1971, bajo el título “La rebelión de los ‘medios pollos’”. Gracias al Centro Documental Blest, la digitalización de este número puede ser consultada en: <http://www.blest.eu/inf/PF142.html>

Camilo Santibáñez Rebolledo

hechos, una Unión Portuaria substancialmente diferente a todas las organizaciones surgidas en los muelles con posterioridad a 1923.⁴⁴ Este ensayo debiese contribuir en parte a rectificar lo *inmemorial* de su largo derrotero.⁴⁵

Recibido: 01/07/2015

Evaluado: 02/08/2015

Versión Final: 22/08/2015

⁴⁴ Dos columnas recientes que reflejan el carácter de los combates que la Unión Portuaria ha asumido en: Franck Gaudichaud, "Unión Portuaria acusa: Reforma laboral atenta contra el sindicalismo", *Punto Final* (Chile), edición N° 825, 3 de abril de 2015; la versión electrónica en: <http://www.puntofina.cl/825/sindicalismo825.php>; y Camilo Santibáñez y Gonzalo Díaz, "¿Por qué el gobierno quiere abrir otro conflicto con los trabajadores portuarios?", *Perspectiva Diagonal*, edición del 22 de mayo de 2015, en: <http://www.perspectivadiagonal.org/por-que-el-gobierno-quiere-abrir-otro-conflicto-con-los-trabajadores-portuarios/>

⁴⁵ Sobre el término en cursiva ver la nota al pie N°7.