

CAMILO SANTIBÁÑEZ REBOLLEDO\*

LOS TRABAJADORES PORTUARIOS CHILENOS  
Y LA EXPERIENCIA DE LA EVENTUALIDAD:  
LOS CONFLICTOS POR LA REDONDILLA EN LOS MUELLES SALITREROS  
(1916-1923)

---

RESUMEN

Este artículo estudia la conflictiva instauración y derogación de un sistema de repartición rotativa del trabajo en las faenas de estiba del salitre, denominado “la redondilla”. En el contexto de contratación eventual que prosiguió a la destrucción de los gremios portuarios decimonónicos, este sistema rotativo impuesto por el gobierno y las firmas embarcadoras en los muelles del norte de Chile, hundió sus raíces en la misma exigencia obrera que trató de contener: una persistente propensión de los jornaleros y estibadores por hacerse cargo de la venta de su fuerza de trabajo, quitando de en medio a los agentes que administraban la contratación de los hombres requeridos para tales faenas. El resultado de dicha tensión, culminó en el primer esfuerzo de deseitualización gubernamental en las costas chilenas, entre 1922 y 1923.

**Palabras claves:** Chile, siglo XX, trabajadores portuarios, eventualidad laboral, redondilla.

ABSTRACT

This article studies the conflictive implementation and repeal of a work shift distribution system known as “redondilla” in the saltpeter mine operation sites. In the context of temporary employment, which followed the dismantling of nineteenth century port workers’ trade unions, this state and shipping company imposed shift system implemented at northern Chilean ports, rooted itself in the name of labor demands it was intended to contain; a persistent propensity of day laborers and dockworkers directly taking control of the sale of their labor force, effectively removing from the middle those men that administered the hiring. The result of this tension in the end culminated in the first effort of governmental “de-casualization” on the Chilean coasts between 1922 and 1923.

**Keywords:** Chile, twentieth century, port workers, casual labor, redondilla.

Recibido: Julio 2016.

Aceptado: Noviembre 2016.

---

\* Becario CONICYT en el Programa de Doctorado en Historia de la Universidad de Santiago de Chile.  
Correo electrónico: [sntibaez@gmail.com](mailto:sntibaez@gmail.com)

## INTRODUCCIÓN

Uno de los más significativos resultados en torno al estudio del trabajo portuario, conseguido durante la última década por la historiografía laboral, ha sido la identificación de tres periodos predominantes respecto de la contratación de la fuerza de trabajo ocupada en las faenas de estiba (*artisanal, casual y decasual*). Esquema según el cual la emergencia y consolidación decimonónica del trabajo eventual (*casual*), en perjuicio de los viejos gremios (*artisanal*), habría sumido la contratación de la fuerza de trabajo portuaria en una incertidumbre que obligó a estos trabajadores a desplegar un variopinto repertorio de estrategias para garantizarse la posibilidad de laborar; generalmente intermediados por agentes contratistas surgidos con motivo del mismo proceso. No obstante, el tambaleo de estos terceros agentes –forzado por los trabajadores–, habría empujado a los Estados nacionales a tutelar la contratación junto con los sindicatos y en socorro de las friccionadas relaciones laborales portuarias, iniciando, de este modo, una fase de deseventualización de la fuerza de trabajo (*decasual*)<sup>1</sup>.

En lo referido al tránsito hacia la eventualidad (*artisanal-casual*), las casas embarcadoras habrían conseguido forjar esta “nueva fuerza de trabajo”, gracias a la expansión del comercio, la proliferación de líneas navieras y el aumento de la migración sobre las ciudades portuarias, atestándolas de brazos a bajo costo. La nominación de los hombres que laboraban en tales condiciones de incertidumbre, propias de la eventualidad, habría tenido como uno de sus resultados más característicos el establecimiento de una “época dorada” para los agentes intermediarios de dicha contratación, por el control que ejercían sobre la misma. Los términos *Blue eyes* en Liverpool, como *Royals* en Nueva Zelanda, por ejemplo, acusan cuadrillas permanentes (*gangs*), que tendían a conformarse por favoritismos de dichos agentes contratistas. En los muelles de Nueva York, por referir un tercer caso, el pago de sobornos que los trabajadores hacían a los capataces era una práctica tan acostumbrada como fundamental para ser ocupados en las faenas de estiba.

Dicha transición, sin embargo, no significó únicamente la competencia entre trabajadores por un jornal. Un número importante de estudios monográficos ha puesto el acento en las tensiones laborales que obreros, contratistas y patrones sostuvieron en el afán de imponer sus requerimientos o mantener sus prerrogativas, por una parte, y en los esfuerzos de los obreros por hacerse cargo de la propia contratación y distribuir el trabajo de modo ecuánime, por otra. Respecto de esto último, un primer conjunto de casos obedecen a la fundación de cooperativas obreras en los puertos nórdicos como Aarhus y Turku, cuyo objetivo era la repartición equitativa del trabajo entre sus miembros, y que investi-

---

<sup>1</sup> Exceptuando los casos latinoamericanos, todas las referencias bibliográficas de la introducción corresponden al segundo de los dos volúmenes editados por Sam Davies, Colin J. Davis, David De Vries, Lex Heerma Van Voss, Lidewij Hesselink & Klaus Weinbauer, *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, England-USA, Ashgate, 2000. En particular, los capítulos 25, 26, 27, 32 y 35, escritos por Colin J. Davis, Anna Green, Klaus Weinbauer, Jessie Chisholm y Lex Heerma van Voss y Marcel van der Linden. Una completa bibliografía puede ser revisada en el último apartado del mismo volumen, escrito por Lidewij Hesselink y titulado “The history of dock labour: an annotated bibliography”, pp. 781-822.

gadores como Lex Heerma van Voss y Marcel van der Linden han calificado como una herencia de talante empresarial, legada por los viejos gremios portuarios; aunque también aconteció con posterioridad en puertos lejanos como Tanga, en África. Un segundo tipo de casos son los llamados “experimentos de corta duración en la contratación rotativa”, entre los que puede catalogarse el sistema de repartición del trabajo en Hamburgo entre 1919 y 1921 –años en que los obreros controlaron la contratación de este puerto alemán–, el *hiring hall* instaurado en San Francisco tras la conocida huelga de 1934, y también la denominada *roster* en los puertos australianos, hacia mediados de siglo xx; casos, estos dos últimos, cuya instauración se ejecutó bajo distintos grados de tutela gubernamental.

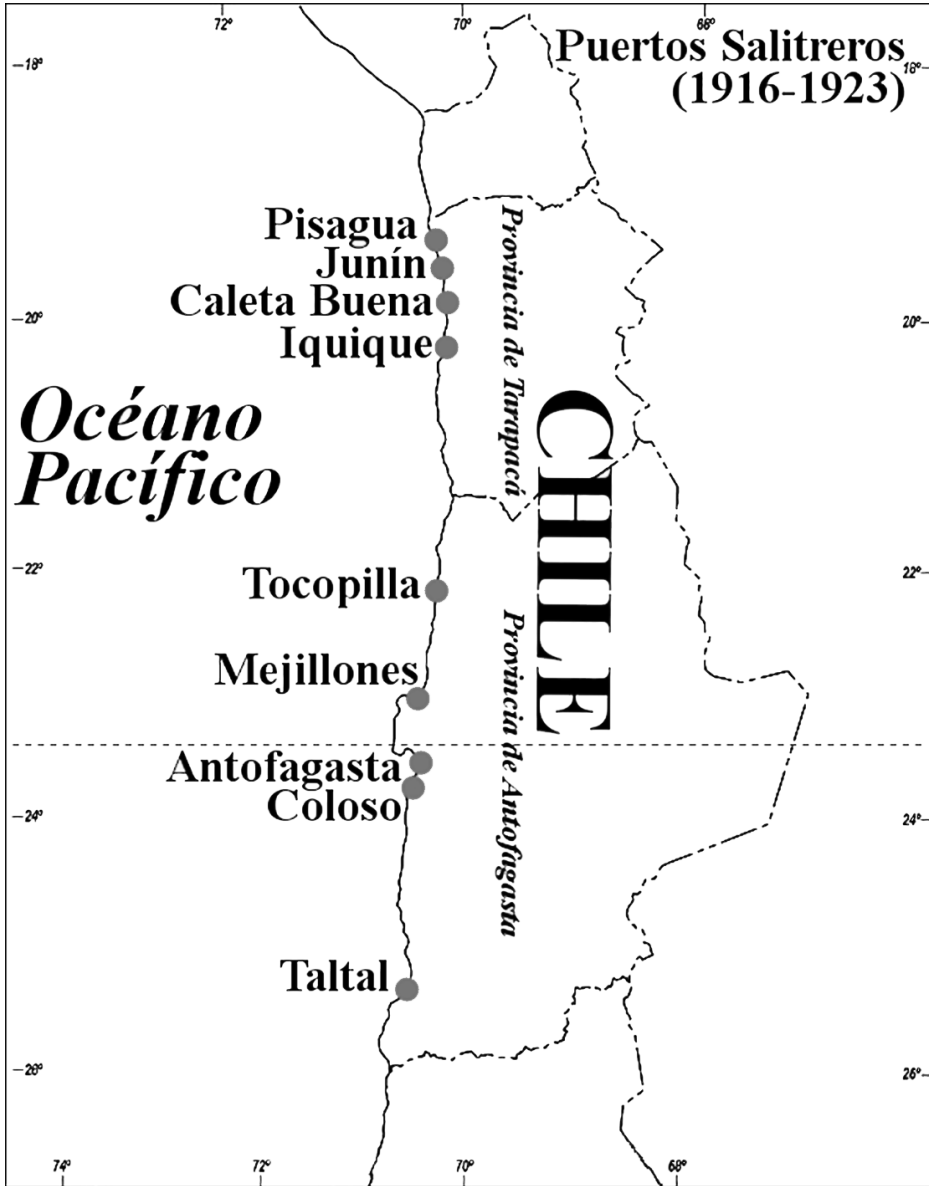
En los puertos latinoamericanos en que la organización de la contratación de fuerza de trabajo portuaria ha recibido atención historiográfica, las tensiones referidas expresan mixturas y matices respecto de los casos antes mencionados. En los muelles del Caribe colombiano, por ejemplo, los obreros consiguieron desplazar a los contratistas en la provisión de cuadrillas a mediados de la década de 1920, organizando dicho trabajo mediante un sistema de turnos rotativos. En Veracruz, en cambio, mientras que los contratistas que se encargaban de las faenas en los muelles y bodegas habían sido removidos hacia más de una década, los agentes navieros seguían entendiéndose con determinados capataces para conseguir las cuadrillas de estibadores. En los puertos brasileños de Santos y Rio de Janeiro, por otra parte, el control que los sindicatos comenzaron a exigir sobre la provisión de trabajo, en perjuicio de la pretensión empresarial por intermediar contratistas (e imitando el método de *closed shop*, defendido por los trabajadores de la construcción desde la primera década del siglo xx), coaguló, hacia 1930, en una privilegiada burocracia sindical basada en el nepotismo, que gestó como respuesta de los obreros desfavorecidos, dos décadas más tarde, un sistema de repartición también de carácter rotativo (*sistema de rodízio*)<sup>2</sup>.

En el caso chileno en particular, y pese a referencias historiográficas tangenciales –que son examinadas en el apartado siguiente–, las transformaciones en la contratación de la fuerza de trabajo portuaria no han concitado todavía un examen lo suficientemente riguroso como para establecer conclusiones al respecto. Ni siquiera para el periodo más estudiado del movimiento obrero chileno, que coincide con la forzada eventualización de la fuerza de trabajo portuaria, tras el aniquilamiento de los gremios de jornaleros y lancheros en 1890-1891, y la legislación para deseventualizar la misma fuerza de trabajo, entre 1921-1923; es decir, la llamada “etapa heroica” del referido movimiento. Considerando el balance sobre la fuerza de trabajo en otros puertos del mundo, por lo demás, resulta evidente que dicho periodo de eventualidad no puede suponerse como una fase previa a la deseventualización, sino como un conjunto de conflictos que requieren estudios históricos particulares, capaces de encargarse de las tensiones laborales locales respecto de los sistemas de contratación y los resultados de dichas tensiones.

---

<sup>2</sup> Los casos citados pueden consultarse en Sergio Paolo Solano, “Las disputas por el control del mercado laboral en los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930”, en *Boletín AFEHC*, N° 47, diciembre de 2010. Disponible en [www.afehc-historia-centroamericana.org/?action=fi\\_aff&id=2547](http://www.afehc-historia-centroamericana.org/?action=fi_aff&id=2547) [Fecha de consulta: 31 de mayo de 2017]; Olivia Domínguez Pérez, “Entre los muelles y trabajadores portuarios de Veracruz”, en *Anuario X del Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales*, N° 10, Veracruz, 1995, pp. 89-104; y Maria Lucia Caira Gitahy, *Ventos do Mar. Trabalhadores do Porto, Movimento Operário e Cultura Urbana em Santos, 1889-1914*, São Paulo, Editora UNESP, Prefeitura Municipal de Santos, 1992, p. 106.

Con la finalidad de contribuir a revertir dicha insuficiencia historiográfica, en este artículo se estudia un ciclo de tales confrontaciones. En particular, sobre conflictos laborales en torno a la instauración y derogación de un sistema de repartición rotativa del trabajo portuario en los muelles salitreros, entre 1916 y 1923, denominado “la redondilla”. El apartado siguiente examina el conocimiento historiográfico respecto de dicho sistema, apuntando sus resultados, insuficiencias y problemas.



## BALANCE HISTORIOGRÁFICO SOBRE LA REDONDILLA

Desde 1960, los historiadores del movimiento obrero chileno se toparon con documentación sobre la redondilla, originada en los conflictos laborales que provocó. El primero de ellos fue Jorge Barría, quien describió el sistema como “el trabajo rotativo de las cuadrillas de obreros”, cuyo objetivo era “que todos tengan trabajo y evitar así la cesantía”; modalidad de trabajo que las casas embarcadoras habían resistido, por considerarla “un atentado a la libertad de contratar a quienes estimen más convenientes para las faenas”. Este historiador sostuvo que el sistema había sido originalmente impuesta a las autoridades marítimas por los trabajadores portuarios de Antofagasta, mediante una paralización que se extendió por una semana en septiembre de 1919. A mediados del año siguiente, había sido exigida por los obreros iquiqueños, “[sofocados por] la disminución de las faenas a consecuencia de la crisis salitrera”, y mediante una huelga que se extendió por un mes y expandió por todo el litoral nortino. Cuestión, esta última, que el referido historiador adjudicó a la influencia que los *wobblies* tenían sobre las federaciones obreras marítimas (FOM). En septiembre de 1923, la FOM de Iquique habría iniciado una paralización en protesta por el despido de un dirigente, debido a su filiación a la IWW, y en defensa de la permanencia de la redondilla; pero fracasaría en ambos objetivos después de ochenta y cinco días de huelga, cerrándose, de este modo, el ciclo de dicho sistema distributivo<sup>3</sup>.

Con posterioridad, otros historiadores contribuyeron a esta impresión primaria con precisiones y diferencias. Entre 1973 y 1983, Peter DeShazo sostuvo que este sistema había sido “[instaurado] por el gobierno en varios puertos del norte y del sur como forma de dar empleo a más trabajadores”; en Antofagasta durante 1919, pero también en Iquique, Coronel y Talcahuano. Sostuvo, además, que en esta organización del trabajo “se basaba el poder de los trabajadores [portuarios] organizados”, pues, a menudo, “los turnos los asignaban los sindicatos, funcionando como agencias de trabajo para las empresas”, cuestión que se traducía en “un monopolio laboral de facto, al asignarles [a dichos sindicatos] la responsabilidad de denominar a los trabajadores en los turnos”, permitiéndoles, a los mismos obreros, “[mantener una] posición negociadora en tiempos de alto desempleo”. Por tanto, según asumió, la molestia patronal se fundaba en “la privación de la posibilidad de explotar a fondo un mercado de trabajo abundante”, e igualmente en “la baja productividad” que fomentaba en dichos trabajadores. La abolición de la redondilla, según apuntó, habría sido conseguida por las casas embarcadoras y el gobierno en Antofagasta y Talcahuano durante noviembre de 1921, como resultado de un conflicto iniciado en Valparaíso con un *lockout* patronal contra los *wobblies*, que terminó convirtiéndose en una paralización que cerró los principales muelles salitreros y carboníferos del país. Únicamente en Iquique, añadió, se había mantenido hasta 1923; derogación que, según Peter DeShazo, habría significado también el aniquilamiento de la Unión Local de la IWW en dicho puerto<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Jorge Barría, *Los movimientos sociales de Chile desde 1910 hasta 1926 (aspecto político y social)*, Santiago, Editorial Universitaria, 1960, pp. 270, 289, 321 y 322.

<sup>4</sup> Peter DeShazo, *The Industrial Workers of the World in Chile, 1917-1927*, M.A. Thesis, Wisconsin, University of Wisconsin, 1973, pp. 55-58 y 81-83 y 118 y *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile (1902-*

Unas décadas más tarde, Julio Pinto y Verónica Valdivia corroboraron parte de esta caracterización, apuntando que este sistema rotativo “práctica mediante la cual los obreros marítimos se distribuían por turnos la carga y descarga de los barcos, procurando que ninguno de los matriculados quedara sin la oportunidad de trabajar”, otorgaba a los gremios “y no [a] los empleadores o el Estado”, “[el control de] la oferta y [el] desempeño laboral”. A diferencia de Jorge Barría y Peter DeShazo, estos historiadores afirmaron que la redondilla había sido “[implantada] con carácter voluntario con motivo de los conflictos portuarios de 1916, [tornándose] oficial y [obligatoria] en 1920”, tras una paralización en la que los trabajadores exigieron la “reposición” de este sistema. Pese a que indicaron que la resistencia de las casas embarcadoras a esta modalidad distributiva del trabajo se argumentaba a partir de “[la vulneración de] su derecho a escoger libremente sus trabajadores”, precisaron que la razón última radicaba en que permitía y alentaba la “[perturbación de] las faenas con la acción de elementos ‘indeseables’, ‘holgazanes’ y ‘subversivos’, y era causa permanente de alteraciones y paros”; razones que empujaron a las firmas a esforzarse por conseguir la derogación gubernamental del sistema, consiguiéndolo “mediante un decreto emitido en octubre de 1921 y ratificado en abril de 1922”. No obstante, apuntaron, también, que la no extensión de esta medida a Iquique se había debido a una petición de los gremios marítimos iquiqueños; excepcionalidad que habría abierto un periodo de violentas fricciones entre la Gobernación Marítima, el empresariado y los trabajadores, que finalmente culminaría con la referida huelga de septiembre de 1923. Según precisaron estos historiadores, dicha paralización se habría prolongado por ochenta y ocho días y había sido provocada por el Gobernador Marítimo con el propósito de “[suprimir definitivamente] la redondilla [y propinarle] a la IWW tarapaqueña un [duro] golpe”<sup>5</sup>.

Unos años luego, Alejandra Saavedra conjugó algunas de estas consideraciones, caracterizando el mecanismo como un “sistema de solidaridad laboral”, que funcionaba también como “mecanismo de defensa contra los caprichos patronales”, al impedir las represalias sobre “los obreros que tenían una mayor actividad sindical”. Su implementación “por los propios trabajadores”, agregó, se había convertido en el nudo de una “ardua lucha por parte del movimiento obrero”; magnitud que explicó por “la vinculación expresa de los gremios de mar a las filas anarquistas y más propiamente anarcosindicalistas relacionadas a la IWW”. Coincidió con Jorge Barría respecto de su instauración y derogación, detallando que su puesta en funcionamiento fue “por turno alfabético nombrado por la gobernación”, y “[quedando impedidos] los capataces [de intervenir] en el nombramiento de esos turnos”, y coincidió también respecto de la instauración de en Iquique, aunque incorporó un elemento fundamental durante el mismo 1920: un fracasado conflicto en el puerto de Antofagasta “para pedir se eliminaran los contratistas”, estando la redondilla en funcionamiento en aquel puerto. Para septiembre de 1921, y coincidiendo con Peter DeShazo, Julio Pinto y Verónica Valdivia, señaló que “la prácti-

---

1927), Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura, 2007, vol. XLVI, pp. 56 y 274.

<sup>5</sup> Julio Pinto y Verónica Valdivia, *¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alesandrismo en la Pugna por la Politización Pampina (1911-1932)*, Santiago, LOM Ediciones, 2001, pp. 58, 91-92, 94 y 134.

ca de la elección de trabajadores de forma designada por los dueños de las embarcadoras [logró ser reinstalada por éstas]<sup>6</sup>.

El balance puede resumirse del siguiente modo: Exceptuando la advertencia de Julio Pinto y Verónica Valdivia respecto de la instauración originaria en Iquique durante 1916, la redondilla parecía haber sido establecida originalmente en el puerto de Antofagasta durante 1919, por exigencia de los trabajadores y la premura de su desocupación, al menos en los puertos salitreros. Sin embargo, no hay concordancia absoluta al respecto. Por otra parte, aunque con discrepancias de diferente importancia, todos los historiadores concuerdan en que la larga y fracasada huelga de Iquique de fines de 1923 significó el término de este ciclo de conflictos en los muelles chilenos, cerrando una decadencia que había comenzado durante el segundo semestre de 1921 en otros puertos. Existe también 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, al impedir con ello las represalias sobre los hombres más hábiles en la organización —por cuestiones reivindicativas— de los trabajadores. También hay una concordancia en la asignación, por parte de todos los investigadores, de un papel determinante a la IWW respecto de los gremios portuarios durante esta coyuntura.

Forzando la traducción de este balance en una hipótesis, cabría proponer que, provocada por los estremecimientos contemporáneos de la industria del salitre, la escasez de trabajo de estiba hacia 1919-1920 habría empujado a los obreros portuarios, conducidos por la IWW, a obtener la instalación del sistema de redondilla; al menos en las regiones salitreras. Instauración que habría sido conseguida con el pesar de las casas embarcadoras, pues esta organización del trabajo implicaba que los gremios obreros efectuaran la nominación de los hombres que se ocuparían en tales faenas, y no las referidas casas; modo de contratación que resguardaba a los *wobblies* de la expulsión como represalia patronal. Semejante garantía, no obstante, y pese a la bruma bibliográfica al respecto, parece haber sido incompatible tratándose de puertos estratégicos para la economía del país y de trabajadores con una propensión histórica a la paralización de faenas; pues derivó en una tensión laboral que obligó la intervención gubernamental entre 1921-1923, con el objetivo de apaciguar la conflictividad en dichos terminales marítimos, y que tuvo por resultado conjunto la derogación del sistema y el aniquilamiento de la IWW, por la nocividad de dicha combinación para el tráfico exportador.

---

<sup>6</sup> Alejandra Saavedra, *La IWW y su rol en el movimiento obrero. Valparaíso, Iquique y Antofagasta (1919-1927)*, tesis para optar al grado de Licenciado en Educación con mención en Historia y Geografía, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 2005, pp. 109-110, 133-135, 137 y 193. De los numerosos trabajos sobre el anarcosindicalismo escritos durante la última década, únicamente Víctor Muñoz Cortés se hace cargo del sugerido vínculo entre estos trabajadores y la redondilla, refiriéndose a este sistema como “una forma de organización del trabajo en donde los turnos para laborar, así como los nombres de quienes lo harían, estaban en control de los sindicatos portuarios. Es decir, ni el Estado, ni las Compañías navieras, ni los contratistas podían elegir a sus trabajadores, pues ese punto lo imponía el sindicato”, y agregando que: “Si bien esta fue una de las soluciones dadas por los obreros para combatir la cesantía en tiempos de crisis salitrera en la segunda década del siglo xx, con los años este sistema se transformó en la base del poder y la autonomía de los trabajadores de ese sector”: Víctor Muñoz Cortés, *Sin Dios ni patronos. Historia, diversidad y conflictos del anarquismo en la región chilena (1890-1990)*, Valparaíso, Mar y Tierra Ediciones, 2013, p. 144.

Esta hipótesis presenta varios problemas. Preliminarmente, cabe apuntar dos. El primero: es que parece poco plausible sostener que, apremiados por la escasez de trabajo, los obreros portuarios —y militantes de la IWW además—, hubiesen conseguido apropiarse del control de la contratación —hasta entonces en manos patronales—, fortaleciendo, desde la total debilidad, su posición en los conflictos laborales. El segundo: crítico del papel atribuido a los *wobblies* en la instauración de la redondilla, es que, según indica la documentación disponible, los jornaleros y estibadores del nitrato no habrían conseguido consolidar la IWW en ninguna de las dos provincias salitreras durante 1919-1920, pese a haberlo intentado<sup>7</sup>. Cuestiones, ambas, que desmontan de manera importante la hipótesis propuesta, y retornan las explicaciones sobre la instauración de este sistema a punto muerto.

Sobre la base de una investigación dedicada al estudio de dicho proceso en los puertos nacionales durante 1916-1923<sup>8</sup>, los dos apartados siguientes buscan probar una hipótesis bastante diferente. Que la redondilla fue inicial y gubernamentalmente instaurada como un método de contención a una persistente demanda de los obreros portuarios chilenos a saber: la sustitución, mediante los propios gremios, de los agentes intermediarios en la contratación de la fuerza de trabajo para las faenas de estiba y desestiba. Demanda que estos hombres no dejaron de plantear una vez conseguida la distribución rotativa del trabajo. No obstante, aunque dicha instauración había tenido lugar en Iquique hacia fines de 1916, su exigencia obrera ocurrió entre 1919-1920 en los mismos puertos salitreros; no por la IWW, sino por las federaciones obreras marítimas de los puertos de las provincias de Antofagasta y Tarapacá, mediante huelgas que volvieron a referir el derribe del sistema de contratistas, y que el sistema rotativo volvió a aplacar. Tampoco para otorgarle la nominación de las cuadrillas a los propios obreros, sino a las gobernaciones marítimas y bajo sus condiciones. La derogación en 1921, por tanto, fue un logro patronal porque consiguió recobrar el control de la contratación —mediante la apertura de bolsas de trabajo—, pero también un breve y conveniente hiato para las casas embarcadoras, hasta 1922; año en el que ocurriría un primer esfuerzo de deseñtualización estatal en los puertos salitreros, con la referida excepción de Iquique. En este último puerto, como plantearon todos los historiadores precedentes, la redondilla fue derogada tras una larga y fracasada huelga que sí condujo la IWW en las postrimerías de 1923, en faenas en las que los obreros sí nominaban a los hombres que componían las cuadrillas. Significando, esto último, que la mayoría de las explicaciones historiográficas parecen haber cometido el anacronismo de suponer para un conjunto de puertos durante 1916-1922, lo acontecido en Iquique durante 1923.

---

<sup>7</sup> En el caso de Antofagasta, los industrialistas reconocían que, tras la convención originaria de 1919, “no se llegó a echar a las bases de la Unión Local I.W.W. en [este] puerto”; y en el caso de Iquique, el delegado enviado por los gremios de lancheros y cargadores a la misma convención, un obrero de la Bodega Granja llamado José N. Díaz, no fue admitido a su retorno, detonando en los gremios aludidos un boicot que fracasó, quedando José Díaz fuera del trabajo y la IWW sin arraigo, manteniendo una difícil relación con los estibadores y jornaleros. En “El criterio de los obreros organizados y los rumbos de una Empresa Periodística”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 28 de enero al 7 de febrero de 1922; véase también: “Telegramas”, *La Jornada*, Coronel, 25 de julio de 1920.

<sup>8</sup> Camilo Santibáñez Rebolledo, *Huelgas y lockouts portuarios por la redondilla: Los conflictos por el control de la contratación en los muelles chilenos (1916-1923)*, tesis para optar al grado de Magíster en Historia, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 2015.



Los apartados siguientes documentan la hipótesis planteada, subdividiendo el proceso en dos partes: primero, el de su instauración, entre 1916 y 1920 y el de su derogación, entre 1921 y 1923.

LA INSTAURACIÓN DE LA REDONDILLA  
(1916-1920)

*El origen de la redondilla: Iquique, 1916*

A mediados de la segunda década del siglo xx, en las ciudades costeras de las provincias productoras de salitre en el norte de Chile –Tarapacá y Antofagasta–, las faenas de estiba de este mineral se iniciaban con el acarreo al hombro que los cargadores hacían de los sacos de nitrato, provenientes de la pampa en carros de ferrocarril, a las bodegas o a los muelles de las casas embarcadoras. Estos sacos, de aproximadamente 120 k, eran arrojados desde los muelles a las lanchas, siendo conducidos a remo por los lancheros hasta el costado de los buques, donde la carga era ejecutada por cuadrillas de jornaleros marítimos y estibadores, contratados por los capitanes de los navíos a través de agentes intermediarios o contratistas<sup>9</sup>. Descontentos con esta última fórmula, los jornaleros y estibadores de Iquique –el principal puerto tarapaqueño–, organizaron un sindicato durante el invierno de 1916, con el propósito de “[recibir] su verdadero pago (...) lo más directo que se pueda a las manos del que trabaja”; argumentando que el trabajo lo realizaban sin requerir ningún intermediario<sup>10</sup>. En el caso de este puerto en particular, la contratación era monopolio de un mismo intermediario, que le pagaba “4 centavos por saco de salitre a los jornaleros, \$10 por el mil de [quintales] a los estivadores, mas \$2 por comida” (sic). Pago del que los estibadores debían costear a un capataz, y los jornaleros a otros dos o tres más, quienes “a pesar del número y la facilidad de las cuentas siempre se equivocaban en contra [de los trabajadores]”. El contratista, en cambio, cobraba “a razón de un chelín la tonelada”; lo que significaba que, “sin más molestias que la de firmar un contrato [y] a costa del penoso esfuerzo [de los obreros], se embolsaba una cantidad “no menor que la mitad del precio pagado por el carguío del buque”, que equivalía a la ganancia de “30, 50 o 100 trabajadores”. Los capataces –“hombres salidos de las filas de los mismos obreros”–, decidían la nominación de los trabajadores que laboraban en las faenas, prefiriendo “a sus amigos y compadres”, e igualmente a aquellos

<sup>9</sup> Enrique Oyarzún, Juan Enrique Concha y Julio Philippi, *Informe presentado al Supremo Gobierno sobre las huelgas de Iquique en 1916*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1917, pp. 3-4.

<sup>10</sup> El trabajo se realizaba por cinco cuadrillas compuestas de cinco hombres cada una, que, como se dijo, ganaban \$0,4 por saco, y dos estibadores que ganaban \$10 por el mil de quintales, lo que resultaba en un total de veinticinco jornaleros y diez estibadores. Sumando los respectivos capataces. Por diez mil quintales los veintiséis jornaleros ganaban un total de \$84,61 cada uno y los once estibadores \$100. Sin el contratista, estos jornales debían ascender a \$161,98 y \$191,43 respectivamente, sobrando \$332,50, que los obreros pretendían para “el fondo sindical”. “El verdadero origen de la huelga”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 10 de diciembre de 1916. El entrecomillado del párrafo corresponde a: “Manifiesto del Sindicato de Jornaleros y Estivadores Marítimos”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 19 de octubre de 1916. Véase también: Oyarzún, Concha y Philippi, *op. cit.*, p. 4.

hombres que aceptaban que les “[pagaran] los jornales en las cantinas o en los garitos [y dejaran] en estos locales su dinero, o a los que lo gastaban en un burdel que [pertenecía] a un pariente”; teniendo los jornaleros y estibadores que aceptar estas imposiciones e, incluso, las rebajas arbitrarias de salarios, “si no querían quedar sin trabajo”<sup>11</sup>.

El 18 de octubre del mismo año, mediante un manifiesto, el sindicato de jornaleros y estibadores divulgó el referido propósito de su formación en tono de exigencia: “[que] en adelante los capitanes de buque no pudieran contratar sino con el sindicato”. También que las remuneraciones de los capataces, así como el pago del bote que los transportaba a las faenas a bordo, dejaran de ser extraídas de sus jornales. Tres días más tarde, el 21 de octubre, las casas embarcadoras, los contratistas y las autoridades portuarias respondieron con dos medidas: la formación de “cuadrillas que se turnaran en el trabajo”, formadas por la Gobernación Marítima para impedir las exclusiones injustificadas, y que los pagos fueran realizadas en el edificio de la misma Gobernación, para evitar arbitrariedades. Sin embargo, los obreros, rechazaron la propuesta, e insistiendo en la sustitución del intermediario por el sindicato, anunciaron que a partir del 23 de octubre, “no trabajarían en los vapores cuya carga hubiera contratado el señor Campbell”; cuestión que, debido al monopolio mantenido por este agente, implicaba la paralización de las faenas en toda la bahía. Pese a los esfuerzos de las autoridades por “[remediar] los abusos [tanto como] resistir las exigencias no aceptables de los obreros”, el boicot fue iniciado el día advertido por alrededor de doscientos cuarenta estibadores y jornaleros. Una décima parte de los mismos, en cambio, se mantuvo fiel al contratista, laborando junto a hombres sin la matrícula requerida, traídos desde la pampa. La incorporación de los lancharos a la huelga, unos días más tarde, empujó a las autoridades a poner a “las fuerzas de la marinería y del ejército” a disposición de las casas embarcadoras; en resguardo, según indicaron, de los derechos fiscales de exportación del salitre<sup>12</sup>. Transcurridos cinco días del inicio del conflicto, desde Pisagua y manifestando que como obreros tenían “[el] derecho de abolir los intermediarios que no [hacían] más que [cercenar] el producto de su trabajo”, la Unión Gremial se adhirió a la paralización de los portuarios iquiqueños; e igual solidaridad manifestaron los obreros de Caleta Buena, al amenazar con la huelga general si las tropas no eran retiradas de Iquique<sup>13</sup>. El 1 de noviembre se

---

<sup>11</sup> “El verdadero origen de la huelga”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 10 de diciembre de 1916. Un escueto perfil de este contratista puede ser observado en: “Próxima solución del conflicto obrero”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 2 de noviembre de 1916.

<sup>12</sup> “El ferrocarril acarreado crumiros”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 28 de octubre de 1916, véase también “La Huelga”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 27 de octubre de 1916; “El verdadero origen de la huelga”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 12 de diciembre de 1916; Archivo de la Intendencia de Tarapacá (ITAR), vol. 6-1916, sin legajo.

<sup>13</sup> “La huelga”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 29 de octubre de 1916. Los problemas de este puerto derivados de la nominación de los hombres para las faenas, durante este mismo período, pueden consultarse en: “Relación circunstanciada de las dificultades suscitadas por los gremios de la gente de mar de esta Subdelegación Marítima entre los meses de Setiembre y Noviembre de 1916, según el Libro Diario de la Capitanía”, en ITAR, vol. 11-1916, sin legajo; “La solidaridad se estiende”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 28 de octubre de 1916. Los comunicados de los obreros de Pisagua y Caleta Buena pueden leerse en la primera fuente citada. El mismo 28 de octubre, el Partido Obrero Socialista le comunicó al Sindicato de Estibadores y Jornaleros Marítimos su adhesión a la huelga, lo que significaba la puesta en disposición de “todos sus medios de lucha”: “Nuestra actitud”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 2 de noviembre de 1916. También los obreros de Junín parecen haberse sumado a la paralización.

reunieron representantes del sindicato y representantes de los estibadores y jornaleros que habían permanecido en las faenas, un capataz, el contratista Guillermo Campbell y tres mediadores del Partido Obrero Socialista, sugeridos por este último hombre. Las propuestas fueron mejoras tarifarias y la instauración de lo que denominaron “turno riguroso”, bajo el control de la Gobernación Marítima<sup>14</sup>.

Para el 4 de noviembre, aunque el conflicto seguía irresoluto, la idea del “turno riguroso” había arraigado lo suficiente como para que los patrones insistieran en la confección gubernamental de cuadrillas de jornaleros y estibadores, de manera numerada, por orden alfabético y “oyendo a obreros y a industriales”; aunque concediéndose estos últimos la nominación de los capataces, quienes podían escoger a “su jente” (sic) de las cuadrillas por las mañanas. También propusieron los patrones asumir el pago de los capataces y los botes para transportar a los obreros, y la Gobernación comprometió esforzarse para evitar las inminentes eliminaciones de hombres por parte de las casas embarcadoras<sup>15</sup>. Los casi dos centenares de obreros que a esas alturas se hallaban laborando aceptaron las condiciones, pero los huelguistas presentaron reparos; en respuesta a los cuales el Gobernador Marítimo movió su despacho al caza torpederos *Lynch*, amenazantemente atracado en la bahía, cerrando de *facto* el diálogo y el conflicto<sup>16</sup>.

De esta accidentada manera quedó instaurado en Iquique el “turno riguroso”; o como fue también llamado, “a la redondilla”. La tutela gubernamental sobre el mismo implicó una selección de los hombres que terminaron componiendo las cuadrillas, combinando huelguistas con rompehuelgas “en una proporción convenida con el señor Campbell”, y obteniendo los últimos la condición de matriculados. Según justificaba el informe oficial: “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”<sup>17</sup>. El 1 de diciembre, la comisión gubernamental que había sido enviada durante la huelga al norte presentó un “Reglamento para las faenas marítimas del puerto de Iquique”, que ratificó el resultado del conflicto y precisó otras dos cuestiones: Una, que la representación obrera para los reclamos, durante las faenas, debía hacerse me-

<sup>14</sup> “Próxima solución del conflicto obrero”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 2 de noviembre de 1916.

<sup>15</sup> “Solución del conflicto obrero”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 5 de noviembre de 1916.

<sup>16</sup> “La evasión del muerto” y “La huelga”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 5 de noviembre de 1916. Con la excepción de Pisagua, y pese a que consiguieron mantenerse una semana tras el ambiguo resultado en Iquique, las huelgas de toda la provincia tarapaqueña concluyeron en caros fracasos para los obreros. Los acontecimientos en tales puertos pueden consultarse en los siguientes artículos de *El Despertar de los Trabajadores*: “Solicitada” y “Desde Caleta Buena”, Iquique, 7 de noviembre de 1916; “Atropello” y “Aun quedan vestigios del conflicto”, 8 de noviembre de 1916; “El movimiento huelguista”, 9 de noviembre de 1916 y “La huelga”, 12 de noviembre de 1916.

<sup>17</sup> El antes citado *Informe* incorporaba un decreto anexo que señaló que los capataces debían ocupar un mínimo de jornaleros y estibadores que se distribuía del siguiente modo: Cabezas: doscientos treinta jornaleros y treinta estibadores; Araya: cuarenta jornaleros y diez estibadores y Toledo: cuarenta jornaleros y diez estibadores. Oyarzún, Concha y Philippi, *op. cit.*, p. 26. Por otra parte, uno de los volúmenes de la Intendencia de Tarapacá, con fecha de mediados de noviembre, contiene varias listas con un total de ciento sesenta obreros que no serían admitidos por las casas embarcadoras, la mayoría de los cuales eran cargadores de las bodegas y algunos lancheros. En una segunda lista, de alrededor de sesenta “obrerros eliminados y cesantes que se han dirijido al sur”, se repiten algunos nombres, pero la mayoría no: ITAR, vol. 1047, legajos 170-179 y 253-254.

dianter un “inspector” elegido cada cincuenta trabajadores; precisando que, a diferencia de los capataces, no disponían de ninguna atribución respecto de “la forma de trabajo”. Y dos, que el cargo de capataz fuera incompatible con la propiedad de cantinas o semejantes. Cuota suficiente para que el gobierno pregonase el cese de los abusos sobre los obreros<sup>18</sup>.

No obstante, en las semanas siguientes, los obreros de Caleta Buena exigieron “nombrar un capataz de su cuenta, quien a su vez, nombraría a su gente, y les dividiría el trabajo en las faenas del puerto”; petición intolerable para la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Agua Santa, que, previendo la paralización, exigió a la Gobernación Marítima de la provincia que enviara “uno de los Destroyers de la Armada” para hacer desistir a los trabajadores<sup>19</sup>. Desafortunadamente, no parece haber más registros documentales, pero el conflicto tiende a corroborar la insistencia de los obreros portuarios tarapaqueños por controlar la contratación.

Es relevante constatar también que, con motivo del envío de tropas al norte, los estibadores de Valparaíso fueron categóricos en apuntar “la sed de oro de los contratistas” como la razón del conflicto, agregando que “desde el día que comenzaron a monopolizar el trabajo de estiba de vapores, se [habían convertido en] verdaderos verdugos [de los obreros]”, pues, hacia los primeros días de noviembre, estos mismos estibadores le comunicaron a la Gobernación Marítima que habían iniciado “las gestiones para la instalación de una Oficina del Trabajo que se [hiciera] cargo del nombramiento de las cuadrillas de las faenas marítimas”. Iniciativa que asumían en respuesta a “la actitud despótica de los contratistas y a la actitud vejatoria de la Gobernación Marítima”, y que revivía la “oficina recontroladora” de la que habían hablado los estibadores del mismo puerto en la célebre huelga marítima y portuaria de 1903<sup>20</sup>.

En efecto, la exigencia por apropiarse del control de la contratación no era una cuestión nueva entre los estibadores y jornaleros. De hecho, pareciera que los historiadores del movimiento obrero pasaron una y otra vez sobre antecedentes importantes al respecto, sin llegar a notar su ilación o, al menos, sin poner algún tipo de acento sobre ello. Por ejemplo, la huelga recién citada de 1903 en Valparaíso, comúnmente referida como un conflicto salarial, contuvo como solicitud explícita por parte de los estibadores:

---

<sup>18</sup> Según se indica en el informe, el reglamento también buscó subsanar problemas análogos en Caleta Buena, Pisagua y Antofagasta. Los obreros se mostraron en desacuerdo con esto, aludiendo a diferencias importantes en los puertos tarapaqueños: “Enérgica protesta”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 8 de diciembre de 1916.

<sup>19</sup> Telegrama de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Agua Santa al Intendente, 10 de diciembre de 1916, en ITAR, vol. 23-1916, sin legajo.

<sup>20</sup> Carlos Parker, Sergio Valenzuela y Germán Ávalos, *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, Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1985, p. 75. Sobre la huelga marítima y portuaria de Valparaíso en 1903, el tratamiento historiográfico es francamente desproporcionado. Véase Jorge Iturriaga, *La huelga de trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903, y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile*, tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1997 y Peter DeShazo, “The Valparaíso maritime strike of 1903 and the development of a revolutionary movement in Chile”, in *Journal of a Latin American Studies*, vol. 11, N° 1, Cambridge, 1979, pp. 145-168. Además, dos tesis universitarias contemporáneas y homónimas fueron influenciadas por esta huelga, la más útil de las cuales es la de Héctor Holley, *Las huelgas*, Santiago, Imprenta Aurora, 1905.

“nombrar ellos [a los] capataces o inspectores”, y “crear [una] oficina recontroladora, que escoja o designe la jente, fije los sueldos [y] reglamente el trabajo” (sic). Razón por la cual las compañías acusaron que los obreros estaban tratando de “[gozar] de un monopolio sin base en la razón ni en la ley, a virtud del cual ellos, simples trabajadores remunerados, pasarían a ser dueños absolutos de la empresa o compañía que remunera su trabajo, haciendo desaparecer la autoridad, el orden y la disciplina” (sic)<sup>21</sup>. El mismo año, entre junio y julio, pero mil trescientos kilómetros al norte, la Mancomunal de Antofagasta se había enfrascado también en un conflicto con los contratistas al “tomar por su propia cuenta los trabajos de embarque y desembarque”<sup>22</sup>. Empleando el nombre de su presidente, debido al impedimento para celebrar contratos como organización obrera, la citada Mancomunal había fundado una empresa para “asumir por este intermedio la contratación de las cuadrillas de faenas”; cuestión que consiguió, “pasando a gestionar la contrata de obreros en [todas las] faenas marítimas [y] portuarias”, y a mejorar sus condiciones laborales y salariales. En reacción, los contratistas afectados organizaron un *Trust* y empujaron a la Mancomunal a la paralización en una desenfadada reducción de cobros, que concluyó con el sofocamiento militar de la huelga y duras represalias sobre los trabajadores<sup>23</sup>. De modo irónico, la “Cornejo y Cía.”, que había fundado la Mancomunal con el objetivo antes referido, había sido acusada por otros trabajadores de “convertirse en una entidad empresarial, encubierta bajo rótulo falaz de organismo obrero”<sup>24</sup>. Por último, una década antes de estos conflictos laborales, en 1893 –solo tres años después de la derogación de los gremios portuarios estatales–, la Gran Unión Marítima había encabezado, en Iquique, la que parece ser la huelga bisagra. Pues, acusando la eventualización forzosa a la que habían sido arrojados los jornaleros portuarios tras la referida derogación, marcó el punto de partida de la propensión a recuperar el control de la contratación “en defensa de la exclusividad laboral de sus asociados”. Atribución con la que los jornaleros no contaban desde 1890<sup>25</sup>.

Sin embargo, el resurgimiento de esta reivindicación, en 1916, parecía tener un precedente más inmediato y paradójico. A fines de 1915, el presbítero Daniel Merino había

<sup>21</sup> Holley, *op. cit.*, pp. 22-32.

<sup>22</sup> 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, Santiago, Universidad de Chile, 1954, pp. 259-260. La referencia ha sido tomada de Javier Mercado, “Combinación Mancomunal de Obreros de Antofagasta y politización popular, 1903-1906”, en *Anuario de Pregrado*, Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, 2004, p. 11.

<sup>23</sup> Los entrecomillados corresponden a Parker, Valenzuela y Ávalos, *op. cit.*, pp. 45-47 y Mercado, *op. cit.*, p. 12.

<sup>24</sup> En 1940, Aristodemo Escobar se refirió a la “organización jurídica” de las mancomunales, agregando que esta le habría permitido a dichas organizaciones “hacer contratos de carga y descarga con los Armadores de naves mercantes”. Nadie parece haber recogido esta referencia. En Aristodemo Escobar Zenteno, *Compendio de la legislación social y desarrollo del movimiento obrero en Chile*, Santiago, Imprenta San Vicente, 1940, p. 202. Un tercer conflicto de índole similar durante 1903 fue registrado en Chañaral, pero entre los lancheros y el capataz, que era también el alcalde de la comuna. Véase Cámara de Diputados, sesiones 30ª extraordinaria del 4 de diciembre y 42ª extraordinaria del 21 de diciembre, 1903, pp. 646-647 y 907-911.

<sup>25</sup> Julio Pinto, *Trabajos y rebeldías en la pampa salitrera. El ciclo del salitre y la reconfiguración de las identidades populares (1850-1900)*, Santiago, Editorial USACH, 1998, pp. 221-222. Sobre la derogación de los gremios portuarios estatales véanse las páginas 191-197.

organizado una “Sociedad de Estivadores y Jornaleros” (sic) para contratar la carga y estiba “en competencia” con el monopolio de Guillermo Campbell. Según Daniel Merino, la formación de esta Sociedad había impedido que los estivadores y jornaleros formaran un “sindicato de resistencia”, como los cargadores y lancheros; tratándose estos dos casos de gremios “animados de un ardiente espíritu de lucha de clases”, y “dirigidos por miembros con tendencias socialistas o sometidos a la influencia de éstos”. “[Pese a que] no podía ser más benéfica para los obreros”, agregó el presbítero, los directorios sindicales impugnaron la iniciativa, protestando porque “los estatutos de la nueva sociedad [establecían] un consejero extraño a la profesión”, acusando al religioso de “obstáculo para la eficaz defensa del proletariado”. El contratista difamó a Daniel Merino como “socialista revolucionario” y se refirió a la Sociedad como “la resurrección de la Mancomunal”, compuesta por “gente de la peor especie”, consiguiendo la autorización de la Gobernación para reemplazar a dichos hombres con otros, no matriculados, y la rotunda negativa de las casas embarcadoras a tratar con dicha organización obrera, pese a sus convenientes tarifas. Tras cuatro meses sin contratos, la Sociedad se hundió en abril de 1916, teniendo sus trabajadores que emigrar a otros puertos, por hallarse suspendidos en las casas embarcadoras. La colaboración de los gremios de cargadores y lancheros en la organización del sindicato de jornaleros y estivadores, hacia el invierno del mismo año, y la consecutiva huelga de octubre-noviembre corroboraron, por tanto, lo acertado de las razones del religioso<sup>26</sup>.

En las últimas líneas de su informe, los comisionados que habían llegado a Iquique a fines de 1916, en los estertores de la huelga, habían apuntado que resultaba “una idea digna de estudio” que la Gobernación Marítima se encargara de la estiba mediante un empleado fiscal, cuyo sueldo se conformara a partir de las remuneraciones eventualmente íntegras de los estivadores. Los años siguientes, sin embargo, probaron lo contrario respecto de la iniciativa. En julio de 1917, reunidos en el Primer Congreso Marítimo con motivo de rechazar un decreto gubernamental que los obligaba a retratarse, los obreros portuarios de Arica, Caleta Buena, Iquique, Mejillones, Antofagasta, San Antonio, Talcahuano y Punta Arenas volvieron a exigir “la abolición de los contratistas e intermediarios en las faenas marítimas”, proponiendo en su reemplazo una “oficina del trabajo” que los armadores tendrían que reconocer. La segunda Convención de la IWW, por otra parte, celebrada más tarde, durante mayo de 1921 en Valparaíso, apuntaría entre sus acuerdos: “Tratar de abolir el sistema de contrato y especialmente los contratistas en las faenas marítimas”, pero también “Luchar por imponer el sistema de redondillas en [tales] faenas”<sup>27</sup>. El siguiente apartado examina el intertanto en el que se produjo este último cambio por parte de los trabajadores.

---

<sup>26</sup> Oyarzún, *op. cit.*, pp. 9-11. La participación de Daniel Merino en la huelga de 1916 ha sido motivo del artículo de José A. Michel, “La huelga de jornaleros y estivadores de Iquique y la participación del presbítero don Daniel Merino Benítez, 1916”, en *Anuario de Historia de la Iglesia en Chile*, vol. 7, Santiago, Seminario Pontificio Mayor, 1989, pp. 161-182.

<sup>27</sup> Parker, *op. cit.*, pp. 76-77 y 83.

*La instauración de la redondilla en Antofagasta (1919)  
e Iquique (1920)*

Para los estibadores del salitre, el paso de 1918 a 1919 estuvo signado por una brusca caída de las exportaciones de nitrato. Las 345.262 t embarcadas en octubre de 1918 bajaron a menos de la mitad hacia diciembre (154.341) y a una décima parte en marzo de 1919 (35.943); con un pasajero repunte en mayo (137.985) que se iría al suelo en julio, mes en el que fueron exportadas solo 22.641 t<sup>28</sup>. Resultando obvio, por tanto, que el más perceptible de los problemas que azotaba a los trabajadores en los puertos nortinos fuera la escasez de trabajo<sup>29</sup>.

Hacia mediados de 1919, en Antofagasta, esta situación se vio corroborada para los jornaleros, quienes impotentes, desde el gremio, alegaban que los turnos recaían únicamente en “los elementos serviles o aquellos que le son simpáticos ó le dan coimas a los capataces” (sic)<sup>30</sup>. En los otros puertos de la provincia, no obstante escasear también el trabajo, la organización de las faenas no parece haber sufrido exactamente el mismo patrón. En Mejillones, por ejemplo, los jornaleros estaban organizados “en turnos que trabajaban a la redondilla sin que se salte ningún turno ni quede nadie sin trabajar”, medida con la que además habían “cortado todo el abuso de los capataces, que mandaban trabajar solo a los individuos de sus afecciones”<sup>31</sup>.

Pese al referido raquitismo del gremio de jornaleros de Antofagasta, el 2 de septiembre iniciaron una huelga que, para el día 4, había terminado en un logro parcial<sup>32</sup>. La razón había estado en poner término a lo que llamaron “proteccionismo odioso” por parte de los capataces de un intermediario de apellido Stevenson; esto es: “[la] preferencia en el trabajo a los trabajadores [que] tenían que darles el 15% de sus salarios [a los capataces] para que les dieran trabajo”. Hombres, cabe señalar, que pertenecían al gremio aludido. La recepción del reclamo animó a los jornaleros a solicitarle al Gobernador Marítimo que reemplazara el sistema de turnos por lo que llamaron “trabajo rotativo”; pero la autoridad rompió el pliego obrero en reprimenda<sup>33</sup>. Dos semanas más tarde, sin

<sup>28</sup> Juan Ricardo Couyoumdjian, *Chile y Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial y la postguerra, 1914-1921*, Santiago, Editorial Andrés Bello/Ediciones Universidad Católica de Chile, 1986, p. 187.

<sup>29</sup> Es importante señalar que, pese a la puntualización por su trascendencia en el conflicto por el acceso al trabajo, este no fue el único modo en que la crisis asedió a los obreros portuarios en la región salitrera. Respecto de los múltiples factores que afectaron a la clase trabajadora nortina: Julio Pinto Vallejos, *Crisis y desgarros en la pampa salitrera. La consolidación de la identidad obrera en tiempos de la cuestión social (1890-1923)*, Santiago, LOM Ediciones, 2007, en particular el capítulo IV: “Crisis salitrera y subversión social: los trabajadores pampinos en la postPrimera Guerra Mundial (1917-1921)”, pp. 151-182.

<sup>30</sup> “El conflicto de los jornaleros y la casa Stevenson” y “El Capitán de Puerto”, en *El Socialista*, Antofagasta, 15 de abril y 22 de junio de 1919. También véase, en el mismo periódico: “Cómo se abusa”, 14 de junio de 1919 y “A los jornaleros de mar”, 17 de abril de 1919. El caso de los lancharos antofagastinos parece haber sido diferente, pues, ante el exabrupto de un jefe de muelle hacia fines de julio, y la falta de respeto del mismo sobre estos obreros, la Sociedad Unión de Lancharos no trastabilló en paralizar las faenas como reprimenda. Véase “El conflicto del Gremio de Lancharos”, en *El Socialista*, Antofagasta, 1 de agosto de 1919.

<sup>31</sup> “La Federación Obrera de Chile Consejo Federal de Mejillones”, “Desde Mejillones” y “Desde Taltal”, en *El Socialista*, Antofagasta, 22 de abril, 26 de agosto y 6 de mayo.

<sup>32</sup> “Conflicto solucionado”, en *El Socialista*, Antofagasta, 4 de septiembre de 1919.

<sup>33</sup> “Del Gremio de Jornaleros de Mar”, en *El Socialista*, Antofagasta, 8 de septiembre de 1919.

embargo, los jornaleros lo exigieron con una huelga, provocando la paralización general de la bahía y el boicot solidario en Mejillones<sup>34</sup>. En sus propios términos, el Gobernador Marítimo pretendía “que cada casa contratista tenga el personal que necesiten en cada ocasión y que cuando haya trabajo, trabajen todos y cuando haya poco trabajo, se chupen el dedo los que no son adulones con los capataces”<sup>35</sup>. Para el 23 de septiembre, pese a que algunos jornaleros y lancheros continuaban trabajando, la huelga había comenzado a hacer estragos por el atochamiento. Tras siete días de paralización, la autoridad marítima de la vecina provincia de Tarapacá, en condición de delegado de La Moneda, consiguió un acuerdo entre las firmas embarcadoras, los contratistas, la autoridad portuaria y “los gremios de mar y playa”, consignando que “los jornaleros de mar trabajarían ‘a la redondilla’, por turno alfabético nombrado por la Gobernación Marítima”, y especificando que los capataces no podían intervenir en tal designación<sup>36</sup>.

Si bien la documentación disponible es escasa para examinar los meses que intermedían la consecución de la redondilla y la huelga que estalló en la bahía de Iquique con el mismo propósito, es posible hallar indicios que revelan la tensión al respecto. En marzo de 1920, por ejemplo, la documentación gubernamental da cuenta de obreros iquiqueños agremiados que desconocían las atribuciones de la Gobernación Marítima para reglamentar las faenas de embarque, formulando “exigencias inaceptables” que hacían prever un *lockout* de las casas embarcadoras<sup>37</sup>. Más explícitamente, la rendición de cuentas del intendente de Tarapacá unas semanas más tarde, indicaba como único asunto pendiente la reclamación de los jornaleros marítimos por la instauración del sistema rotativo; o en sus palabras, la organización de las faenas “por turno estricto alfabético, formado por la Gobernación Marítima” (sic). Modo rotativo cuya interrupción en Iquique no es precisado, pero que parece haber sido resultado de los duros reveses obreros que prosiguieron a 1916, como las represalias poshuelgas contra la fotografía forzosa de 1917, y que, según la misma autoridad, se hallaba funcionando sin dificultades en Caleta Buena y en toda la provincia de Antofagasta: Tocopilla, Mejillones, Coloso, Taltal y el puerto referido. Antecedentes a partir de los cuales el citado Intendente propuso resolver la exigencia obrera, “[fijando] en 300 el número total de jornaleros de mar”; cantidad con la que, calculaba, tales hombres harían alrededor de dos turnos al mes. “El exeso sobre este número”, agregó, “se eliminaría prefiriendo a los jornaleros antiguos que tengan libreta de mas de un año” (sic); con los trescientos, “la Gobernación [formaría] las listas por orden alfabético, debiendo los capataces dirigirse a ella para pedir las cuadrillas necesarias a cada buque” (sic)<sup>38</sup>.

En la provincia de Antofagasta, las relaciones laborales se crisparon cada vez más. A diferencia de lo que ocurría en Iquique, fueron los patrones los que tomaron la iniciati-

<sup>34</sup> “La huelga general se declaró ayer en la bahía” y “Los jornaleros de mar son obligados a la huelga por la torpe conducta del Gobernador Marítimo”, en *El Socialista*, Antofagasta, 18 de septiembre de 1919.

<sup>35</sup> “Conflicto solucionado”, 4 de septiembre de 1919, “Del Gremio de Jornaleros de Mar”, 8 de septiembre de 1919, “La huelga general se declaró ayer en la bahía” y “Los jornaleros de mar son obligados a la huelga por la torpe conducta del Gobernador Marítimo”, 18 de septiembre de 1919 y “La huelga de los jornaleros”, 19 de septiembre de 1919, todos en *El Socialista*.

<sup>36</sup> “La huelga de los jornaleros y demas jente de mar” y “Nuestros grandes triunfos”, en *El Socialista*, Antofagasta, 24 y 25 de septiembre de 1919.

<sup>37</sup> ITAR, vol. 36-1920, legajo 32.

<sup>38</sup> *Op. cit.*, vol. 13-1920, legajos 160-161.



va. En palabras de los lancheros de Antofagasta, “la clase trabajadora marítima [estaba atravesando] por una faz histórica regresiva y bárbara”; diagnóstico con que interpretaban la expulsión que las casas en su conjunto habían decretado sobre una cuadrilla como parte de una ofensiva patronal mayúscula; sobre todo por el *lockout* con el que habían conseguido imponer su determinación, y por la repetición del patrón de comportamiento, unas semanas más tarde en Mejillones. Frente a esta “lucha entablada”, los portuarios antofagastinos advirtieron “[estar] de pie [para defender sus] mas caras causas” (sic)<sup>39</sup>.

El polvorín, sin embargo, estalló en Iquique durante la segunda semana de junio de 1920, incendiando toda la costa salitrera. Originada en la pretensión patronal por consolidar la eventualidad controlada por los intermediarios y sus capataces versus la instauración de la redondilla<sup>40</sup>, la huelga, encabezada por toda la “jente de mar” iquiqueña, recibió la pronta solidaridad de los trabajadores en Mejillones, mediante un boicot que derivó en una paralización total, obrera y patronal, y en la consecuente paralización de los puertos de Antofagasta y Coloso<sup>41</sup>. Para entonces, las faenas portuarias de Iquique habían comenzado a ser ejecutadas por las tropas; medida que era repetida en Antofagasta y luego en Mejillones durante la tercera semana del mes, cuando el conflicto cobraba un aspecto bastante parecido al de una huelga general regional<sup>42</sup>. El 24 de junio, la huelga estalló en Tocopilla, los obreros del ferrocarril se plegaron a la huelga en Iquique y el gobierno endureció el estado de sitio que había venido decretándose acompasadamente sobre la ciudad. El mismo día, los jornaleros de este puerto rechazaron la propuesta de “redondilla parcial” que habían hecho las firmas salitreras, siendo, aunque siendo enfáticos en señalar que no estaban solicitando eliminar a los contratistas ni a los capataces<sup>43</sup>. Cuando llegó julio, y la huelga seguía irresuelta<sup>44</sup>, los portuarios iquiqueños emitieron una nota bastante elocuente respecto del gremio en relación con el acceso al trabajo, y lo relativo de su control:

<sup>39</sup> “El cierra puertas de los patrones”, en *El Socialista*, Antofagasta, 27 de marzo de 1920. Sobre Mejillones, véase en el mismo periódico: “Huelga parcial marítima en Mejillones” y “La huelga de Mejillones obligada por el lock-out patronal”, 15 y 16 de mayo de 1920 y “La huelga de Mejillones”, 18 y 20 del mismo mes.

<sup>40</sup> “La huelga marítima de Iquique” y “De Iquique. La huelga marítima sigue adelante”, en *El Socialista*, Antofagasta, 14 y 19 de junio de 1920; “Informe de la comisión gubernativa compuesta de los Sres. Enrique Oyarzún, Julio Philippi y Juan Enrique Concha”, junio 1921, Circular trimestral N° IX, Valparaíso, 1921, pp. xxxiv-xliv. También: “La huelga marítima del litoral del norte del país”, en *El Socialista*, Antofagasta, 29 de junio de 1920.

<sup>41</sup> “La huelga marítima de Mejillones” y “La huelga marítima de Mejillones sigue inalterable”, en *El Socialista*, Antofagasta, 19, 20 y 21 de junio de 1919. De hecho, aunque la fuente parte de una suposición, también en Arica parecen haber rechazado los buques provenientes de Iquique, en “La huelga marítima de Antofagasta”, en *El Socialista*, Antofagasta, 22 de junio de 1920.

<sup>42</sup> “La huelga general en la bahía de Antofagasta” y “La huelga de Iquique”, en *El Socialista*, Antofagasta, 21 de junio de 1920.

<sup>43</sup> ITAR, vol. 39-1921, legajos 80-81. “La huelga marítima de Antofagasta sigue adelante”, 22 de junio de 1920; “La huelga marítima”, 24 de junio de 1920, “La huelga del litoral del norte”, 25 de junio de 1920 y “La huelga marítima”, 28 de junio de 1920, todos en *El Socialista*.

<sup>44</sup> “La huelga marítima del litoral norte del país adquiere proporciones imprevistas” y “La huelga marítima y terrestre en la región salitrera”, en *El Socialista*, Antofagasta, 29 de junio y 2 de julio de 1920. Guillermo Campbell, el célebre contratista de Iquique, afirmó frente al Gobernador Marítimo, el Intendente y los obreros, que “se pegaría un tiro” antes de aceptar el trabajo a la redondilla, y que si el gobierno llegaba a decretarlo, “haría retener ese decreto [avisando] a su gobierno” —refiriéndose al británico—, “y todo quedaría como él lo requiere”. En “Última hora”, en *El Socialista*, Antofagasta, 1 de julio de 1920.

“Siempre la Gobernación Marítima ha admitido gente que no pertenece al gremio en las faenas de a bordo, a pesar de haber un acuerdo verbal entre nosotros y la Gobernación de limitar el gremio [...] se han incluido en la LISTA alrededor de treinta o cuarenta trabajadores, que sin tener ningún requisito han sido admitidos; no así, a muchos otros compañeros que traen su correspondiente traslado de otros puertos, y aún de los mismos compañeros de aquí, que han sido antes del gremio ahora no se les quiere admitir incluyéndoselos en la LISTA.

[...] al notarlo nosotros, como es lógico que lo hiciéramos, tuvimos que ponernos los pantalones y protestar de esas irregularidades; evitando que el gremio se viera en conflictos con los capitalistas a causa de los continuos accidentes de trabajo habidos a bordo, a consecuencia que la gente no era competente para el trabajo [sic]”<sup>45</sup>.

Contrariando los preceptos de los huelguistas iquiqueños, la Federación Obrera Marítima de Antofagasta –que había sido fundada en octubre de 1919– manifestó sí estar “[empeñada] en abolir los contratistas”, y “dejar en manos de los trabajadores el producto de [su] trabajo”. En esta provincia, los intermediarios cobraban \$2.10 por tonelada de salitre estibada, pagando \$1.80 al conjunto de estibadores y jornaleros requeridos para embarcarlo, y embolsándose el resto; dando pie a que los obreros preguntaran: “¿De qué les sirve a los jefes confiar en los contratistas, si nosotros no queremos trabajar más con ellos? ¿Acaso piensan contratar a nuestros hermanos conscriptos permanentemente?”<sup>46</sup>.

Para la segunda semana de julio, cuando el rumor sobre algunas firmas embarcadoras “de prestigio” (sic) sugiriendo la supresión de los contratistas retumbaba sobre la tensa quietud de la paralización regional, el recién asumido ministro de Hacienda decretó dos disposiciones para retornar las operaciones de estiba “al buen orden”: que las faenas se hicieran organizando a los jornaleros en turnos rotativos, ordenados alfabéticamente y bajo el control del Capitán de Puerto; y que se conformara una comisión con la tarea de elaborar un “proyecto de reglamento” para tales faenas en los puertos salitreros<sup>47</sup>. Quedando, con la primera tarea, restaurada de *facto* la redondilla en el puerto iquiqueño.

Para la segunda tarea, los comisionados trataron de acudir a “los progresos realizados en los países extranjeros”, mediante solicitudes a cónsules<sup>48</sup>. La única respuesta de la que parece haber registro provino de Glasgow, y se basaba en la experiencia de las juntas de conciliación entre obreros y patrones, que se celebraban semanalmente y habían conseguido reducir las paralizaciones de trabajo en los muelles. Para llevar esto a efecto, el funcionario planteó como imprescindible la formación de organizaciones obreras, agregando:

“Aun cuando nosotros tenemos en Chile algunos Gremios Marítimos mas o menos agrupados, estimo que para poder llegar a un resultado sério... es necesario estimular la formación de estas instituciones, ya sean estas organizadas directamente por los trabajadores, ya por la crea-

<sup>45</sup> “Aclaración”, en *El Socialista*, Antofagasta, 4 de julio de 1920.

<sup>46</sup> “La huelga marítima”, en *El Socialista*, Antofagasta, 10 de julio de 1920.

<sup>47</sup> “La huelga marítima”, en *El Socialista*, Antofagasta, 8 y 9 de julio de 1920. Copia del decreto supremo promulgado por el Presidente de la República al director de la Oficina del Trabajo, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Oficina del Trabajo, vol. 59, Comunicaciones Recibidas del Ministerio 1920, 9 de julio de 1920.

<sup>48</sup> Documento enviado por el Jefe de la Oficina del Trabajo a los Cónsules chilenos, en ARNAD, Oficina del Trabajo, vol. 64, Oficios enviados, 1920, Santiago, 16 de julio de 1920.

ción y estímulo de Empresas de Estivadores particulares, que son las que producen mejores resultados. Hay ya en Chile algunas de estas Empresas, como la de Stevenson y Cia en Antofagasta, que podrían multiplicarse en todos los puertos, siempre que las autoridades marítimas secundaran la tarea de su formación y protección posterior [sic]<sup>49</sup>.

Sin embargo, la epístola, que sugería la prosecución del sistema de contratistas, llegó a manos de la Oficina del Trabajo varios meses más tarde, a fines de 1920. En el norte salitrero, en tanto, medio año antes, mientras la comisión seguía tratando de resolver el conflicto, las federaciones obreras marítimas insistían en el derecho de entenderse directamente con los patrones, y que a los contratistas no los reconocían como tales, porque no lo eran. Posición que defendían aludiendo: “Queremos sencillamente contratar nuestros brazos para el trabajo directamente con aquellos que nos van a pagar por esas operaciones”<sup>50</sup>.

Entre el 17 y el 19 de julio las faenas fueron normalizadas en Iquique. La Comisión le sugirió al Gobernador Marítimo de esta provincia que subsanara las “dificultades prácticas de la redondilla” –asumiéndola reinstaurada y perfectible respecto de su eficiencia productiva–, mediante un decreto que, en sus puntos fundamentales, indicaba que “en la formación de los turnos de jornaleros”, la Gobernación Marítima tenía que procurar la asignación de obreros con las capacidades requeridas por las faenas en las cuadrillas, poniendo énfasis en los *wincheros*; asignación que los capataces debían acatar<sup>51</sup>.

Pero el reservado informe oficial de la Comisión apuntó el asunto de los contratistas como la principal causa de los conflictos laborales en los muelles salitreros, y debido a la percepción que los obreros tenían de estos intermediarios como agentes de un “cerceamiento indebido de la retribución que ellos tienen derecho a recibir por un trabajo ejecutado por ellos exclusivamente”. La sugerencia de los comisionados fue considerar “un servicio de embarque del salitre atendido por la Asociación de Productores”, “que eliminara a los contratistas del embarque y permitiera a los operarios la totalidad de lo que hoy se paga por el carguío de los buques”; medida que tendría la doble virtud, según destacaban, de reducir los gastos de embarque y sofocar un foco de tensiones. La postergación oficial de dicha eliminación fue abordada en la Convención Obrera Marítima celebrada en Iquique hacia fines de septiembre y comienzos de octubre de 1920, como un objetivo a conseguir<sup>52</sup>; razón por la que, hacia fines de año, el inspector de la Oficina del Trabajo en Tarapacá solicitó la investidura de árbitro para encargarse del inminente conflicto laboral que se avecinaba, si dejar de reconocer el mejoramiento que el sistema había reportado a la organización de las faenas portuarias<sup>53</sup>.

<sup>49</sup> Carta del Cónsul chileno en Glasgow al Jefe de la Oficina del Trabajo en Santiago, en ARNAD, Oficina del Trabajo, vol. 75, Sección internacional, recibidos, 1921, Glasgow, 20 de diciembre de 1920.

<sup>50</sup> “La huelga marítima”, en *El Socialista*, Antofagasta, 16 de julio de 1920; “La huelga marítima de Antofagasta y demás puertos” y “La huelga marítima”, en *El Socialista*, Antofagasta, 13 y 14 de julio de 1920.

<sup>51</sup> Anexo 1, *op. cit.*

<sup>52</sup> “La Convención Obrera Marítima celebrada en Iquique”, en *El Socialista*, Antofagasta, 4 de octubre de 1920.

<sup>53</sup> Escrito enviado por el inspector de la Oficina del Trabajo en la provincia de Tarapacá, Joaquín Brito, al Ministro de Industrias y Obras Públicas, en ARNAD, Oficina del Trabajo, vol. 60, Comunicaciones recibidas del Interior, Iquique, 26 de noviembre de 1920.

En síntesis, al término de la huelga la comisión de 1920 propuso al gobierno, al igual que los trabajadores, la eliminación de los agentes intermediarios. No obstante, la comisión propuso que fuese el empresariado, y no los obreros, quienes se hicieran cargo del control de la contratación, y marcó con ello la disputa de la álgida coyuntura siguiente, en 1921.

#### LA DEROGACIÓN DE LA REDONDILLA (1921-1923)

##### *La ofensiva patronal de 1921*

Como en 1919, la vertiginosa caída de las exportaciones salitreras durante el primer semestre de 1921 fue el más serio de los problemas para los obreros portuarios<sup>54</sup>. Las 259.150 t de salitre exportado en enero de este año cayeron a la mitad en marzo (129.404) y a tan solo 30.089 en julio, provocando estragos en la empleabilidad a lo largo de toda la región del nitrato. Durante marzo de 1921, por ejemplo, decenas de lancheros y cargadores abandonaron Junín por falta de buques y, para mayo, las treinta y dos familias de jornaleros y estibadores que habían decidido quedarse, ni siquiera contaban con los centavos para “arrancar despavoridos del hambre que [los acosaba]”<sup>55</sup>. Situación que, con menos dramatismo, se repetía en Caleta Buena e Iquique<sup>56</sup>. En estos puertos, según los agentes de la Asociación de Productores de Salitre, las federaciones obreras, que agrupaban a todos los trabajadores portuarios de las localidades, entregaban el listado de nombres que componían la lista rotativa para el trabajo; cuestión que, combinada con la siempre inminente posibilidad de paralización de los embarques, se tradujo en una ineficiencia insoportable, que coronaba la pérdida del derecho patronal de contratar a los obreros que quería ocupar; lo que era particularmente grave en el caso de los *winches*, ocupados por obreros inexpertos<sup>57</sup>. En el caso de Antofagasta, hacia agosto, las quejas eran semejantes; poniendo énfasis en que la redondilla se había prestado, además, para que una naciente Asociación de Gremios Unidos de Estibadores i Jornaleros Marítimos (sic) tratara de monopolizar el trabajo, celebrando convenios, mediante representantes, como agencia de estiba en Coloso y Antofagasta mismo. Cuestión que, pese al garante de poner término a las interrupciones de faenas que comprometieron los trabajadores, resultaba intolerable para los patrones<sup>58</sup>.

<sup>54</sup> Atendiendo al mismo criterio advertido en la nota al pie número 31: Pinto, *Crisis y desgarros...*, *op. cit.*, pp. 183-185. Para el caso de la provincia de Antofagasta en particular: Floreal Recabarren, *La matanza de San Gregorio, 1921. Crisis y tragedia*, Santiago, LOM Ediciones, 2003, pp. 9-30.

<sup>55</sup> Documento sin título ni fecha, en ITAR, legajo. 41-1921, foja 249; “En Caleta Junín”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 29 de mayo de 1921.

<sup>56</sup> Documento sin título ni fecha, en ITAR, legajo 1199, foja 472 y legajo 41-1921, fojas 78, 80, 81, 90, 94, 167, 198, 199, 203, 216, 226 y 230; véase también vol. 25-1921 y vol. 1209, legajos 9-10 y 33-35.

<sup>57</sup> Sobre Caleta Buena, véase “Carta de nuestros agentes en Caleta Buena, señores Garrat y Cia.”, en *Boletín mensual de la Asociación de Productores de Salitre*, junio 1921, Circular trimestral N° IX, Valparaíso, 1921, pp. xxiv-xxvi. Sobre Iquique y Pisagua véase “Carta recibida de nuestro delegado en Iquique” y “Carta de nuestros Agentes en Pisagua, señores Harrington, Morrison y Compañía”, en *Boletín mensual de la Asociación de Productores de Salitre*, junio 1921, Circular trimestral N° IX, Valparaíso, 1921, pp. xxix-xxxii.

<sup>58</sup> “Aníbal Echeverría y Reyes al Señor Don Pedro Aguirre Cerda”, 26 de agosto de 1921, en ARNAD, Oficina del trabajo, legajo 70, sin foja.

No fue en los muelles del norte donde estalló el conflicto, sino en Valparaíso, a mediados de agosto; por iniciativa de los comerciantes y explícitamente contra la IWW, tras una cansina y friccionada disputa por asuntos tarifarios y de contratación. La táctica patronal fue decretar un *lockout* y abrir una saneada bolsa de trabajo, a la que los capacitados de las casas debían acudir en busca del número de hombres requeridos para las faenas a su cargo; transformando así, de *facto*, el sistema de contratación<sup>59</sup>. Desatada dicha purga, los lancheros y movilizados de Antofagasta decretaron el boicot a las naves provenientes de Valparaíso, el 6 de septiembre, en solidaridad con los obreros de dicho puerto; respondiendo las casas embarcadoras con un *lockout* que terminó consiguiendo la abolición de la redondilla por parte de la Gobernación Marítima. Pese a que los jornaleros y estibadores se habían puesto a disposición de sus patrones apenas decretado el boicot, en desacuerdo con los lancheros y movilizados, y en hostilidad a la IWW, fueron enviados a las bolsas de trabajo por el Gobernador Marítimo y por los contratistas; bolsas que aumentaron la dotación de trescientos cincuenta hombres a seiscientos, incorporando a hombres no agremiados<sup>60</sup>.

En Iquique, según las notas de la policía, los delegados de la IWW que habían llegado desde Valparaíso, durante la misma primera semana de septiembre, no habían conseguido convencer a la Federación Obrera Marítima –fundada en marzo de 1920– para que decretasen el boicot. Principalmente, “por la crítica situación pecuniaria en que se [encontraban] los obreros de estas faenas”<sup>61</sup>. En el sur, en cambio, donde los patrones también habían desatado el *lockout* contra la redondilla, los obreros portuarios de Lota, Coronel y Talcahuano se declararon en huelga alrededor del 10 de septiembre<sup>62</sup>. Según la memoria oficial, este sistema rotativo había sido instaurado equivocadamente por la Gobernación Marítima, haciendo propia la determinación gubernamental de julio de 1920, que se refería solo a la zona salitrera, y trataba de “una lista [alfabética] de todos los individuos matriculados en la Capitanía de Puerto, separándolos por grupos que [hicieran] trabajos similares”. De esta lista se tomaba “el número de trabajadores [requeridos], respetando el orden de formación de lista, correspondiendo la designación de los individuos al Capitán de Puerto, por intermedio de un Inspector del gremio o agrupa-

<sup>59</sup> “El lock-out en la bahía”, en *La Unión*, Valparaíso, 18 de agosto de 1921; Telegrama enviado por Alfredo Weber, jefe de la Oficina del Trabajo (Inspección Regional de Valparaíso) al Intendente de la provincia de Valparaíso, en ARNAD, Oficina del Trabajo, vol. 72, Valparaíso, 17 de agosto de 1921; “El lock-out en la bahía” y “Asociación General de Comerciantes”, en *La Unión*, Valparaíso, 18, 23 y 24 de agosto de 1921. Aunque con diferencias respecto de las conclusiones de esta investigación, véase también: DeShazo, *Trabajadores urbanos...*, *op. cit.*, pp. 271-274.

<sup>60</sup> “Antofagasta”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 8 de septiembre de 1921; Telegrama de Leonardo Guzmán enviado al director de la Oficina del Trabajo, 16 de septiembre de 1921, en ARNAD, Oficina del Trabajo, legajo 70, sin foja; “Telegrama reenviado desde la Oficina del Trabajo al Ministerio del Interior”, 16 de septiembre de 1921, en ARNAD, Oficina del Trabajo, legajo. 80, sin foja; “El criterio de los obreros organizados y los rumbos de una Empresa Periodística”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 4, 5 y 7 de febrero de 1922; “Gobernación Marítima de Antofagasta al director del Territorio Marítimo en Valparaíso”, 4 de octubre de 1921, en ARNAD, Oficina del Trabajo, legajo 70, sin foja.

<sup>61</sup> Documento sin título ni fecha, en ITAR, vol. 1234, legajo 171.

<sup>62</sup> Documento enviado por la Inspección Regional del Trabajo de Concepción al director de la Oficina del Trabajo, en ARNAD, Oficina del Trabajo, vol. 71, Inspección de Concepción Comunicaciones Recibidas, 1921, Concepción, 10 de septiembre de 1921.

ción de trabajadores”<sup>63</sup>. En estas condiciones, el capitán Arturo Acevedo fue designado por el intendente de Concepción para “estudiar las faenas del puerto” y concluir con la paralización regional; cuestión que consiguió mediante el compromiso de resolver los conflictos provocados por el sistema rotativo, sin trastocar sus ventajas en lo referente a la cesantía y los abusos de los contratistas.

La solución de Arturo Acevedo fue derogar la redondilla; organizando un sistema de distribución proporcional de los hombres matriculados entre las firmas embarcadoras, y “dejando a cargo directo de la autoridad marítima la cantidad de obreros necesaria para atender las faenas de aquellas que no tienen movimiento marítimo apreciable”. Para evitar las paralizaciones del trabajo, el mismo delegado recomendó exigir la no pertenencia a ninguna organización “cuyos estatutos estén en pugna con las leyes de la República”, prohibiéndole a los *wobblies* obtener o conservar las matrículas.

La derogación oficial del sistema, el 24 de octubre, en toda la costa chilena, probó la complacencia del gobierno con la solución de Arturo Acevedo; siendo, de hecho, enviado al norte durante noviembre, para ejecutar el decreto y resolver sus previsibles dificultades. Arribó a Coquimbo primero y luego en Huasco; puertos en los que “no [había] existido jamás la redondilla”, sino acuerdos “libres” entre obreros y patrones. El 18 de noviembre desembarcó en Taltal, donde el presidente del gremio de jornaleros, el capataz y los inspectores de turno le afirmaron que “[los] trabajadores estaban conformes con la forma en que se llevaban a cabo las faenas marítimas”; sin redondilla, con cuadrillas estables y rotativas, más un turno de “galleros”. El 19 recaló en Antofagasta, donde las faenas se hallaban paralizadas hacía diez días. Descartó la petición obrera para hacerse cargo de los contratos de carga y descarga, y propuso “[la repartición de] los trabajadores matriculados a prorrata de los jornales pagados” y “[la formación de] un grupo pequeño con las casas de escaso movimiento [...] a cargo directo del Gobernador Marítimo”; cuestiones con las que la Asociación Patronal estuvo de acuerdo, proponiendo, además, tras la reanudación de las faenas, el reemplazo de intermediarios con empleados propios y la instalación de una oficina para la estiba. Numéricamente, y pese a que Antofagasta no requería más de trescientos jornaleros y treinta y dos estibadores, esto significó habilitar a cuatrocientos treinta jornaleros de mar y cuarenta y dos estibadores; veinte por ciento de los cuales quedaron bajo tuición de la referida Gobernación, para ser empleados por la casa consignataria de Stevenson. Según recabó Arturo Acevedo entre los llamados “obreritos libres” –trabajadores que exigían la supresión del sistema rotativo–: “al pertenecer al número de obreros sujetos al sistema de ‘redondilla’, tenía el obrero, por fuerza, que pertenecer a la federación correspondiente”, y por tanto, “[además] de las extorsiones que [significaba] el capítulo de cuotas ordinarias y extraordinarias, en beneficio sólo de unos pocos, perdía el obrero, virtualmente su libertad de acción y de trabajo”, en beneficio de “un grupo irresponsable de dirigentes”. “De no aceptar las imposiciones de éstos”, continuó, “cuando querían decretar los continuos páros y huelgas injustificadas con que se han enriquecido la historia de desórdenes en

---

<sup>63</sup> Arturo Acevedo, *El problema de las faenas marítimas en la zona salitrera. El sistema de redondilla y la nueva reglamentación*, Talcahuano, Librería e Imprenta Moderna, 1923, p. 3. En adelante, todos los entrecuadrados del apartado corresponden a esta obra.

las faenas de este puerto era motivo suficiente para ser hostilizado y obligado a abandonar el trabajo” (sic). Dejando la provincia, que no parece haber tenido focos de resistencia al método organizativo del comisionado, este hombre llegó a Iquique el 29 del mismo mes; puerto en el que el anuncio de la derogación acababa de provocar la huelga, y la propuesta de arreglo, notificada por el Gobernador Marítimo a los trabajadores, había sido rechazada. Arturo Acevedo le solicitó a la Junta de Casas Embarcadoras de Iquique, “que fuese el Gobernador Marítimo quien hiciese la distribución de los trabajadores, agrupándolos en cuadrillas, confiando en las cualidades excepcionales de carácter, laboriosidad, inteligencia y bondad de alma que reunía [dicha autoridad]”, pues “no [había] sistema malo con un buen jefe”. La respuesta del empresariado fue negativa; y pese a que evidenciaron mayor receptividad con la idea de reemplazar a los intermediarios con empleados propios, la paralización continuó. El 3 de diciembre, escribió haber recibido de los obreros la petición de postergar su fallo hasta su regreso a Santiago, agregando que “[había sido] curioso que la petición concordase con las órdenes recibidas de procurar dejar en statu quo el problema, hasta no [presentarse] a dar cuenta de [su] comisión [en la capital]”; quedando por esto irresoluto el problema en Iquique.

Tras la respectiva presentación del informe, Arturo Acevedo fue designado para confeccionar “un proyecto de reglamento de las faenas marítimas en los puertos de la zona salitrera”, el que se convirtió en la base del decreto que el gobierno publicó el 28 de abril de 1922, regimentando la contratación en dichas faenas portuarias. Para dicha fecha, la derogación en la provincia de Antofagasta había probado tener efectos desastrosos para los obreros agremiados: El centenar de estibadores (ocho) y jornaleros (ochenta y ocho) que habían conseguido quedar trabajando en el puerto de Antofagasta, se lamentaron a fines de dicho año, señalando que debido al fallo de Arturo Acevedo habían quedado “directamente en manos de [sus] adversarios”: los dos contratistas de la bahía. Según alegaban, la distribución de hombres por casas embarcadoras había sido “solamente una pantalla”, pues no eran asignados por el Gobernador, sino solicitados por tales contratistas. Los obreros de Mejillones, por otra parte, reclamaron que “[eran] los contratistas y sus empleados [quienes] verdaderamente [tenían] la sarten por el mango”, porque “si un contratista o intermediario quiere eliminar a un compañero por ser federado”, “la autoridad marítima [sencillamente cancelaba] la matrícula”<sup>64</sup>. En Iquique, donde el sistema rotativo seguía en funcionamiento, las relaciones laborales tarapaqueñas se tensaron a partir de la referida situación de la provincia vecina, durante lo que quedaba de 1922 y 1923.

### *Cae el último bastión: Iquique, 1923*

De modo resumido, el articulado del decreto para la reglamentación de la contratación en las faenas de los puertos salitreros, publicado en abril de 1922, ordenó a las autoridades marítimas hacer una estadística semestral (31 de marzo y 30 de septiembre de cada año) con el tonelaje de mercancías movilizadas, el número de hombres empleados para

---

<sup>64</sup> “La voz de Recabarren en la Cámara de Diputados”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 18 de abril de 1922.

tales faenas y los jornales pagados por cada casa embarcadora, con el propósito de fijar la dotación de trabajadores según funciones, y distribuirlos “entre las firmas embarcadoras a prorrata de las cuotas de trabajo que cada una de ellas haya tenido en el semestre anterior”. Junto con mantener la derogación de la redondilla, y en el ánimo de ratificar las medidas tomadas en 1921, también fue dispuesto que, en el caso de las casas cuyo movimiento de carga era “insuficiente para asegurar la regularidad del salario a los trabajadores que les [correspondía] por el prorrateo”, la misma autoridad debía agruparlas como una sola firma; “quedando dichos obreros a las órdenes directas de la autoridad marítima para los efectos de la distribución del trabajo”. En nombre de la libertad de trabajo, se dictaminó que la “distribución de los trabajadores” se hiciera “permitiendo a las casas embarcadoras seleccionar su personal”; quedando los no seleccionados en el grupo que aunaba a las firmas de menor movimiento de cargas. Sobre la distribución del trabajo solo se indicó a las casas embarcadoras hacerlo “en la forma más equitativa posible”. El excedente de matriculados tenía que resolverse con las vacantes que se producirían; la falta de hombres dándole preferencia de matrícula a quienes las casas embarcadoras recomendaran. Si durante el semestre las cargas aumentaban, la gobernación tenía que “abrir por plazo limitado una matrícula de suplentes”. Fue precisado, además, que la autoridad marítima se entendería “directamente y sin ningún intermediario en sus relaciones con las casas embarcadoras y los obreros”, lo que parece haber significado la inutilización de los contratistas. También que los capataces de las cuadrillas únicamente dirigieran el trabajo (“quedando la parte económica y disciplinaria bajo la tuición inmediata del Jefe de la casa”), y que dicho cargo fuera incompatible con actividades comerciales que pudiesen involucrar a trabajadores<sup>65</sup>.

Sin embargo, tras dos días de abolido el sistema “[llegó] a la Gobernación Marítima [de Iquique] la contra orden del Ejecutivo de restablecerla en las mismas condiciones anteriores [a la derogación en dicho puerto]”; aunque, según parece, manteniendo la prescindencia de los agentes intermediarios<sup>66</sup>. El rápido reclamo patronal dejó entrever que las casas embarcadoras habían aceptado la instauración de la redondilla en 1920, aunque fuera a regañadientes, porque había sido comprometida una reglamentación favorable mediante un decreto supremo que al fin había sido proclamado<sup>67</sup>. También que iban a hacerlo valer sin excepciones, peticionando incesantemente al Ejecutivo<sup>68</sup>.

El aspecto más notable de los discursos patronales fue la diferenciación que hicieron de dos tipos de redondilla: una “particular”, que había sido establecida como régimen de trabajo por la comisión gubernamental de 1916, y una segunda, denominada “general”, obtenida por los trabajadores como producto de la huelga de mediados de 1920, con la

---

<sup>65</sup> “Solicitud para abolir el regimen de redondilla en Iquique”, en *Boletín mensual Asociación de Productores de Salitre*, N° 47, tomo IV, Valparaíso, 1923, pp. 1086-1089. También, publicado en el mismo boletín, “Reglamento sobre redondilla”, N° 42, tomo IV, Valparaíso, 1922, pp. 544-546 y en el *Diario Oficial*, N° 13303, Santiago, 13 de junio de 1922. (“Duplicado rectificado N° 311”, 28 de abril de 1922).

<sup>66</sup> “En las labores marítimas”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 1 de junio de 1922.

<sup>67</sup> “Regimen de redondilla en la zona salitrera”, 27 de julio de 1922 *Boletín mensual Asociación de Productores de Salitre*, N° 42, tomo IV, Valparaíso, 1922, pp. 536-540. La fecha original de publicación es del 3 de junio de 1922.

<sup>68</sup> “La intension de destruir la redondilla se estima fracasada”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 5 de agosto de 1923.



renuencia de las casas embarcadoras<sup>69</sup>. El funcionamiento de este último tipo de redondilla implicaba que la Gobernación Marítima le transmitía al inspector del Gremio de Jornaleros la solicitud de hombres que hacían las casas embarcadoras, y este inspector “[nombraba] por sí mismo el personal de los que les [tocaba] el turno”; cuestión esta última que los patrones no quisieron seguir soportando<sup>70</sup>.

Los *wobblies* iquiqueños, que por entonces habían conseguido corporizarse entre los obreros portuarios, fueron rápidos en interpretar que el Gobernador Marítimo tenía por propósito “[entregarlos] maniatados [a] las insondables fauces de los contratistas”, y que para ello los hostigaría hasta hacerlos paralizar las faenas<sup>71</sup>. En efecto, la primera embestida ocurrió a inicios de septiembre de 1922, mediante la expulsión de tres lancheros de la IWW<sup>72</sup> y la segunda, fue contra los jornaleros marítimos, unas semanas más tarde, el 11 de noviembre<sup>73</sup>. Tensión que no fue privativa de Iquique. Demostrando que la demanda por encargarse de la propia contratación palpitaba obstinada un año después de la derogación gubernamental de la redondilla, los obreros de Pisagua “rompieron” con los intermediarios durante abril de 1923 –por no respetar estos los tarifados–, “[tomaron] el trabajo directamente” y “[nombraron] un representante que se entendiera con los capitanes de las naves, prescindiendo en absoluto de los contratistas”. El Subdelegado Marítimo decretó “la prohibición de tomar los trabajos”, y les suspendió las matrículas a algunos obreros, lo que provocó la huelga. “Hemos resuelto no volver a las faenas” señalaron los trabajadores, “intertanto se mantenga el decreto de suspensión a unos y castigo a otros y 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”<sup>74</sup>. Tras treinta y ocho días de huelga, los obreros consiguieron revertir las suspensiones de matrículas, pero no librarse de los intermediarios; desde Iquique, siguiendo el conflicto con atención, la IWW remarcó que si dichos intermediarios no eran eliminados del todo, la tranquilidad en las faenas era imposible<sup>75</sup>.

Corroborando dichas preocupaciones, un nuevo conflicto tensionó las atribuciones obreras y gubernamentales sobre la contratación hacia mediados de año. Según la crónica gubernamental, dos hombres que habían sido suspendidos del “Grupo General de la Redondilla” por el inspector que llevaba el orden de los nombramientos de los turnos en el Gremio de Jornaleros, habían manifestado que no querían pertenecer a dicho gremio “por las ideas subversivas que sustentaba”. Considerando lo ocurrido como “un atropo-

<sup>69</sup> “Solicitud para abolir el sistema de redondilla en Iquique”, Valparaíso, 12 de diciembre 1922, en *Boletín mensual Asociación de Productores de Salitre*, N° 48, tomo IV, Valparaíso, 1923, pp. 1220-1223.

<sup>70</sup> “La redondilla no beneficia a los trabajadores”, en *El Nacional*, Iquique, 29 de septiembre de 1923.

<sup>71</sup> “Abusos autoritarios”, en *El Productor*, Iquique, 29 de julio de 1922.

<sup>72</sup> “Armonía que no puede existir”, en *El Sembrador*, Iquique, 9 de septiembre de 1922.

<sup>73</sup> “Un nueva arbitrariedad del Gobernador Marítimo” y “Un grave conflicto en la bahía provocado por el Gobernador Marítimo”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 16 y 25 de noviembre de 1922.

<sup>74</sup> “El movimiento en Pisagua. La verdad en su lugar”, Federación Obrera Marítima de Pisagua, Iquique, 7 de mayo de 1923 (documento inédito). “La autoridad marítima de Pisagua al servicio de los capitalistas” y “La huelga de los trabajadores marítimos de Pisagua”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 5 y 10 de mayo de 1923; “La huelga de Pisagua”, en *El Sembrador*, Iquique, 12 de mayo de 1923.

<sup>75</sup> “Solicitada”, en *El Sembrador*, Iquique, 30 de junio y “La huelga de Pisagua”, en *El Productor*, Iquique, 26 de mayo, ambos de 1923.

llo directo al suscrito, por ser la única persona autorizada para suspender un obrero en la bahía”, el Gobernador Marítimo llamó al inspector del gremio en cuestión y le exigió que anulara el castigo impuesto a los dos obreros. Sin embargo, se negó, acogiéndose a la determinación del gremio, que reconoció como única fuente de autoridad; situación que colocó al gremio “fuera de toda ley”, y habilitó al Gobernador —o al menos esta fue su determinación— a decretar la suspensión del inspector y la anulación del castigo a los jornaleros. Según argumentaron los obreros por la prensa propia, los jornaleros suspendidos (por dos turnos) eran hombres que adeudaban alrededor de dieciséis cuotas y se habían negado a concurrir a la citación para explicar sus palabras despectivas sobre el gremio<sup>76</sup>. Otro periódico obrero agregó que uno de los jornaleros castigados era “un empedernido krumiro que [había] carnereado en diferentes huelgas, a consecuencia de lo cual [había] recibido varias veces, en el abdomen, la fría y punzante caricia del cuchillo”<sup>77</sup>. Como fue, y pese a que intentaron prorrogarlo, los jornaleros terminaron paralizando las faenas; cuestión sobre la que el Gobernador Marítimo indicó: “Me cabe la seguridad que este movimiento es preparado y dirigido exclusivamente por la Sociedad I.W.W., la que ha logrado tomar cuerpo entre los obreros marítimos, gracias á la facilidad que ofrece la redondilla y su semejanza con un verdadero Soviet en el trabajo”<sup>78</sup>. Advertida, La Moneda telegrafió a la Intendencia, señalándole que tenía que “[amparar] la libertad del trabajo” y “[el] principio de autoridad [debía] mantenerse en todo caso i por todos [los] medios al alcance”<sup>79</sup>. Con este objetivo, el Gobernador Marítimo insertó un aviso en la prensa solicitando trabajadores. En las mismas horas, no obstante, la solidaridad comenzaba a manifestarse en otros puertos mediante boicots<sup>80</sup>, y los lancheros y cargadores, que habían continuado trabajando, resolvieron “no seguir movilizando ningún saco de salitre más con destino a los buques surtos en la bahía”; resultando paralizado el tráfico portuario de Iquique. Paradójicamente, en este ascenso de los ánimos obreros, el conflicto se resolvió de modo desfavorable para los mismos, consiguiendo la autoridad local remover de su cargo al Inspector, y acordando “cambiar mensualmente al inspector del gremio”<sup>81</sup>.

La nueva expulsión de un jornalero de las faenas portuarias de Iquique, por pertenecer a la IWW y ser incluido en las cuadrillas, hizo estallar la última y más extensa huelga portuaria de 1923, el 24 de septiembre<sup>82</sup>. La reacción gubernamental inmediata, esta vez, con los estibadores, lancheros y cargadores plegados a la huelga, fue la supresión del sistema rotativo, “[autorizando] a las casas embarcadoras para organizar por su cuenta las cuadrillas [de Jornaleros Marítimos y Estivadores] (sic)”. El mismo día 24, las casas em-

<sup>76</sup> “El Gobernador Marítimo Sr Spoerer declara el lock-out al gremio de Jornaleros”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 2 de agosto de 1923.

<sup>77</sup> “El conflicto Marítimo”, en *El Sembrador*, Iquique, 4 de agosto de 1923.

<sup>78</sup> Documento sin título ni fecha, en ITAR, vol. 1203, legajos 108-110.

<sup>79</sup> Documento, sin título ni fecha, en ITAR, vol. 9-1923, sin legajo; “El conflicto de la bahía”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 3 de agosto de 1923.

<sup>80</sup> “La huelga marítima provocada por el Gobernador sigue su curso”, en *El Productor*, Iquique, 9 de agosto de 1923; “De Pisagua”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 11 de agosto de 1923.

<sup>81</sup> “Las faenas de la ribera siguen interrumpidas” y “A última hora se soluciona el conflicto en la bahía”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 10 de agosto de 1923.

<sup>82</sup> “En las faenas marítimas”, en *El Nacional*, Iquique, 21 de septiembre de 1923.

barcadoras “[abrieron] los registros” con dicho objetivo, custodiados por la policía<sup>83</sup>. Según afirmaba el periódico *El Nacional*: “Federados todos los jornaleros en una sola entidad que, de acuerdo con el mencionado sistema, es la única que puede proporcionar a los embarcadores el número de hombres que necesitan para el trabajo”, “es indudable que la posibilidad de que los embarques se efectúen está entregada solo a la voluntad de dicha federación”; y dicha “federación” propendía a paralizar los embarques de salitre por “insignificancias”<sup>84</sup>. En respuesta, el periódico comunista iquiqueño indicó que el argumento patronal sobre la redondilla como monopolio abusivo de trescientos matriculados era “fútil”, porque, si era abolida, ese monopolio se reduciría a los capataces y cien hombres de su agrado; lo que no tenía coherencia con la vociferada “libertad de trabajo”<sup>85</sup>.

La apertura de registros para formar las nuevas cuadrillas, sin embargo, no tuvo el resultado buscado; cuestión que, combinada con la determinación gubernamental y patronal por mantener la derogación, significó una prolongación de la huelga por tres meses<sup>86</sup>. Durante este lapso, en noviembre, una comisión arribó a Iquique. Pese a que no obtuvo ningún resultado, resulta significativo notar que, según la propia prensa obrera, “los huelguistas [habían] transigido en parte, aceptando, en vez de la Redondilla general, el establecimiento de tres grupos con sus respectivos inspectores y dentro de ellos la redondilla parcial, proponiendo, además, que las casas salitreras se comprometieran a pagar un salario mínimo de 360 pesos mensuales, en caso de que esa cantidad no la alcancen a ganar los trabajadores”. Proposición que los capitalistas rechazaron, ofertando mantener los tres grupos, no cancelar ningún salario mínimo y reducir la figura del inspector obrero a la del cabo, cuya función era transmitir reclamos laborales al capataz, sin “ninguna ingerencia en el mando, dirección y repartición de la gente” (sic); atribuciones estas que recaían en el capataz. Respecto de lo que denominaron “la nombrada” —la designación de turnos a cada obrero—, sostuvieron que esta fuese hecha por un empleado especial, pagado por los patrones, y nombrados por los grupos de cada casa<sup>87</sup>. Para el 10 de diciembre, cuando más de setenta trabajadores eran devueltos a sus casas por estar todos los puestos de trabajo cubiertos, las faenas portuarias se asumieron normalizadas y la IWW desfondada. La comunicación oficial del término de la huelga, emitida el día 19, estipuló que las faenas habían quedado “organizadas entre grupos de casas embarcadoras, con un número de trabajadores proporcionado a sus embarques”; “dentro de cada grupo”, se agregaba, “se da trabajo por estricto orden de turno, para lo cual las firmas han contratado un empleado especial, evitando así que las nombradas queden al capricho de los capataces”<sup>88</sup>.

<sup>83</sup> “Aviso” y “Se agrava el conflicto marítimo”, en *El Nacional*, Iquique, 24 de septiembre de 1923.

<sup>84</sup> “Debe abolirse la Redondilla”, en *El Nacional*, Iquique, 24 de septiembre de 1923.

<sup>85</sup> “La huelga general de la bahía y la ribera debe ser coronada por un brillante triunfo”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 26 de septiembre de 1923.

<sup>86</sup> “La huelga marítima”, en *El Nacional*, Iquique, 27 de septiembre de 1923.

<sup>87</sup> “El problema marítimo”, en *El Nacional*, Iquique, 19 de noviembre de 1923 y “De la huelga”, en *El Sembrador*, Iquique, 24 de noviembre de 1923. La propuesta patronal puede leerse en “La huelga marítima triunfará a pesar de las mentiras de la prensa mercenaria”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 18 de noviembre de 1923.

<sup>88</sup> “En la bahía”, en *El Nacional*, Iquique, 4 de diciembre de 1923 y “Hoy trabajaron 617 hombres”, en *El Nacional*, Iquique, 10 de diciembre de 1923; “El anuncio oficial del fin de la huelga”, en *El Nacional*, Iquique, 18 de diciembre de 1923; ITAR, vol. 1203, legajos 124-127.

El periódico *El Nacional*, que en los albores del conflicto había calificado la redondilla como “un sistema despótico y anárquico, en que se ejerce toda clase de abusos de parte de unos cuantos audaces constituidos en Soviet, sobre una masa de buenos trabajadores, que desean trabajar y verse libre de esa dictadura”, se refirió a la derogación del sistema denotando la implicancia del control sobre la contratación que como método comportaba, diciendo: “¡Trabajadores, ya habéis roto las cadenas de la tiranía de los de tu clase” (sic)<sup>89</sup>.

#### CONCLUSIONES

Como fenómeno histórico producto de las tensiones laborales, y pese a su corta duración, la redondilla sufrió transformaciones significativas entre 1916 y 1923; cuestión que parece haber confundido a los historiadores que trataron de comprender su origen a partir de la conflictividad que provocó. En 1916 fue una propuesta gubernamental-patronal que los obreros rechazaron, pero entre 1921 y 1923, cuando el gobierno y los patronos pujaron por derogarla, fue defendida con ahínco por los trabajadores. Dichas transformaciones no ocurrieron sobre el carácter rotativo para la distribución del trabajo portuario, sino al trenzarse este método con la vieja demanda obrera de quitar a los agentes intermediarios de las faenas de estiba. Es decir, en las implicancias que la redondilla tuvo en el control de la contratación en los puertos salitreros.

En efecto, la línea trazada entre las largas huelgas de los estibadores de Iquique y Pisagua, en 1916 y 1923 respectivamente, comprueba que el requerimiento de estos trabajadores por deshacerse de los contratistas, era una inquietud obrera que precedió a la instauración de la redondilla y perduró tras su derogación; principalmente porque el enriquecimiento de los intermediarios, a costa del trabajo de dichos obreros, era una cuestión tan irritante como palpable jornada tras jornada y saco tras saco. Siendo el modo específico en que esta exigencia se imbricó con la redondilla, en un contexto de eventualidad y crisis de las exportaciones, el que permite explicar la conflictividad laboral originada en los muelles nortinos durante el periodo señalado; del que las transformaciones del sistema rotativo no son sino expresión.

En 1916, la redondilla había sido instaurada como método de contención a la eliminación de los contratistas exigida por los trabajadores; apagando también el foco huelguístico que provocaban las arbitrariedades y los abusos de los capataces en el nombramiento de los hombres para las faenas. Para 1919 y 1920, en Antofagasta e Iquique, la exigencia y obtención del sistema rotativo parece haber obedecido más a estos últimos abusos, y a la gravedad de sus consecuencias en tiempos de escasez de exportaciones, que a la pretensión de remover a los agentes intermediarios, aunque esta última cuestión no dejara de manifestarse. En Antofagasta, por ejemplo, su derogación sobrevino tras haber intentado los jornaleros y estibadores, agrupados en la Asociación de Gremios

---

<sup>89</sup> “La redondilla no beneficia a los trabajadores”, en *El Nacional*, Iquique, 29 de septiembre de 1923. Véase también: “La abolición de la Redondilla”, en *El Nacional*, Iquique, 5 de octubre de 1923; “El estado de la huelga marítima”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 23 de octubre de 1923; “¡Guerra a los agitadores!”, en *El Nacional*, Iquique, 25 de octubre de 1923.

Unidos, encargarse directamente de los contratos de estiba en 1921, tal como los mancomunados en 1903; cuestión que hasta entonces, y pese a funcionar con el método rotativo desde 1919, dichos obreros habían continuado exigiendo. En Iquique, por otra parte, donde el sistema había sobrevivido a los decretos de 1922, a diferencia de los contratistas –situación por la que los gremios proveían el listado de las cuadrillas a la Gobernación Marítima–, su derogación fue dictaminada tras un conflicto en las atribuciones por el nombramiento de un hombre en el listado referido; lo que volvía a remarcar los márgenes de la redondilla respecto del control sobre la contratación, incluso, cuando los contratistas habían sido desplazados por las casas embarcadoras junto con la mencionada Gobernación.

La redondilla, por tanto, fue expresión de uno de los problemas que provocaba la eventualidad entre los estibadores y los jornaleros: la posibilidad de adjudicarse un turno de trabajo. Cuestión que, agravada por la crisis de la industria salitrera, explica, primero, su instauración con huelgas obreras en 1919-1920, y su defensa por parte de los trabajadores cuando fue abolida en 1921-1923; aunque no resolviera la exigencia de encargarse de la propia contratación, en perjuicio de los intermediarios. En la misma medida que no resolvió dicho problema, sin embargo, largamente incubado entre los estibadores y jornaleros, este sistema se convirtió en el nudo de una cuerda jalonada en direcciones opuestas: por un lado, por la expectativa gubernamental y patronal en su potencial de contención a la exigencia obrera, resolviendo los problemas más apremiantes de la eventualidad bajo control de los contratistas; pero por otro lado, por el fortalecimiento orgánico que provocó entre los obreros portuarios, empujándolos a insistir nuevamente por la sustitución de los intermediarios; no ya para obtener un turno de trabajo, sino para el pago íntegro del mismo. En este jaloneo, pese a que la delegación gubernamental de la contratación fue puesta en manos de las casas embarcadoras y no en las organizaciones obreras, fue forjado el primer intento gubernamental por deseventualizar la fuerza de trabajo en los puertos chilenos<sup>90</sup>.

Esta intromisión gubernamental en las relaciones laborales no fue ni debe considerarse como privativa de las faenas de embarque hacia el periodo examinado, pese a las particularidades de su costosa vulnerabilidad disruptiva para el fisco. La gestación y las transformaciones de la Oficina del Trabajo a partir de 1907, junto con la seguidilla de leyes laborales en la década consiguiente –coronadas con el decreto de conciliación y arbitraje de 1917–, los gobiernos chilenos habían iniciado un camino irreversible de intervención en la conflictividad laboral, que las turbulencias de la posguerra no harían sino tornar evidente en el caso de la estiba hacia 1919-1923<sup>91</sup>.

---

<sup>90</sup> Véanse ejemplos de deseventualización diferentes en Davies, Davis, De Vries, Heerma Van Voss, Hesselink y Weinbauer, *op. cit.*, pp. 607-608.

<sup>91</sup> Juan Carlos Yáñez, *La intervención social en Chile y el nacimiento de la sociedad salarial (1907-1932)*, Santiago, RIL Editores, 2008. Véase también de Sergio Grez Toso, “¿Autonomía o escudo protector? El movimiento obrero y popular y los mecanismos de conciliación y arbitraje (Chile, 1900-1924)”, en *Historia*, vol. 35, Santiago, 2002, pp. 91-150, “El escarpado camino hacia la legislación social: debates, contradicciones y encrucijadas en el movimiento obrero y popular (Chile: 1901-1924)”, en *Cuadernos de Historia*, N° 21, Santiago, 2001, pp. 119-182 e *Historia del comunismo en Chile: La era de Recabarren (1912-1924)*, Santiago, LOM Ediciones, 2011, capítulos VI, VII, VIII y XI.

¿Qué papel le había correspondido a la IWW en este proceso? Hasta 1921, los historiadores, como la policía, parecen haber exagerado en sus estimaciones. No solo porque las huelgas por la instauración de la redondilla en las provincias salitreras habían conseguido su propósito al margen de la existencia de Uniones Locales en dichos puertos sino porque la ofensiva patronal golpeó, en el caso de Antofagasta, a los jornaleros y estibadores que habían probado ser hostiles a la IWW. En el caso de Iquique la fallida derogación de 1921 hubiese afectado a los jornaleros que se habían retirado de la IWW durante el mismo año; trabajadores que no volverían a entablar buenas relaciones con los industrialistas sino hasta 1923<sup>92</sup>. Es decir, una ofensiva patronal que había buscado recuperar el control sobre la contratación, al margen de la IWW; a diferencia de lo que ocurría por aquellos mismos días en Valparaíso.

De modo diferente a lo señalado respecto de los jornaleros, los lancheros sí habían conseguido mantener la presencia de la IWW entre los gremios portuarios iquiqueños hacia 1923, tras la difícil coyuntura de 1921-1922. También habían conseguido recobrar la influencia entre los cargadores e incorporarlos a la Unión Local. Pero no sobre los estibadores y los jornaleros, pese a haber *wobblies* entre estos obreros y exhibir una relación cada vez más cercana, que, para inicios de la huelga larga, en septiembre, se materializaba en el otorgamiento de una página del periódico de la IWW al gremio de dichos trabajadores<sup>93</sup>. El hecho de que el jornalero expulsado que originó el referido conflicto perteneciera a ambas organizaciones obreras, pero también el aprovechamiento gubernamental-patronal de la paralización para expulsar a los *wobblies* de las faenas de estiba mediante la supresión del sistema rotativo, colaboró a que la recurrencia historiográfica de referirse genéricamente a los gremios portuarios simplificara una relación bastante más compleja. Tendiendo a ignorar, de paso, la larga forja de la demanda por encargarse de la propia contratación, en las entrañas decimonónicas de estos rubros.

Redondilla, procesos y coyuntura mediante, la referida vieja demanda obrera probó ser el rostro alterno de la eventualidad laboral en los muelles salitreros, tres décadas después de la apertura de este ciclo en la contratación de la fuerza de trabajo portuaria. Hacia adelante, comenzaba a dibujarse una deseventualización que, en términos historiográficos, se halla todavía en penumbras.

---

<sup>92</sup> “El criterio de los obreros organizados y los rumbos de una Empresa Periodística”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 28 y 31 de enero de 1922.

<sup>93</sup> “El ridículo sectarismo anarquista es obra de traición para el proletariado”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 23 de diciembre de 1922; “A propósito de la cesantía forzosa” y “Union Local I.W.W.”, en *El Productor*, Iquique, 27 de enero de 1923; “A mis compañeros cargadores”, en *El Productor*, Iquique, 3 de marzo de 1923; “El estado de sitio en Pisagua”, en *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 15 de mayo de 1923; “Nuestros propósitos”, en *El Productor*, Iquique, 13 de septiembre de 1923.