



La crisis del trabajo eventual en un puerto menor: Pisagua (1918, 1923)

Camilo Santibáñez Rebolledo (*)

Resumen

Enmarcado en el estudio del trabajo portuario en Chile a inicios del siglo XX, y particularmente en la crisis de su estructura ocupacional, este artículo propone visitar el ciclo de conflictividad laboral acontecido en la región salitrera durante 1916-1923, enfocándolo en el puerto de Pisagua. Esto, a partir de la reproducción e interpretación de dos fuentes inéditas, correspondientes a un lockout y a una huelga ocurridos en 1918 y 1923, respectivamente. El análisis propone una lectura relacional del binomio puerto mayor-puerto menor con el objeto de sortear las limitaciones de la acepción formal en función de una mejor comprensión de su metabolismo y de las implicancias que este tuvo respecto de la crisis del trabajo eventual.

Palabras Claves: Pisagua; Puerto menor; Trabajo portuario; Eventualidad laboral; Conflictividad laboral.

The crisis of the casualism in a minor port: Pisagua (1918, 1923)

Abstract

Framed in the study of dock work in Chile at the beginning of the 20th century, and particularly in the crisis of its occupational structure, this article proposes to revisit the cycle of labor conflict that occurred in the nitrate area during 1916-1923, focusing on the port of Pisagua. This, based on the reproduction and interpretation of two unpublished sources, corresponding to a lockout and a strike that occurred in 1918 and 1923, respectively. The analysis proposes a relational reading of the major port-minor port binomial in order to overcome the limitations of the formal meaning based on a better understanding of its metabolism and the implications that this had regarding the crisis of casual work.

Keywords: Pisagua; Minor port; Dock work; Casualism; Labor conflict.

(*) Doctor en Historia (Universidad de Santiago de Chile). Profesor adjunto y becario doctoral ANID en el Departamento de Historia de la Universidad de Santiago de Chile e investigador asociado del Centro de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat., Chile. E-mail: sntibaez@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2936-3342>



La crisis del trabajo eventual en un puerto menor: Pisagua (1918, 1923)

Introducción

Pese a su notorio desarrollo global durante los últimos años, la historiografía sobre el trabajo y los trabajadores portuarios ha tendido a mantener su foco en los grandes puertos. De hecho, el balance realizado por Lex Heerma van Voss y Marcel van der Linden hace dos décadas, advirtiendo que “los estibadores en los puertos pequeños [merecían] más atención” (2003, p. 52), conserva su pertinencia.

Con determinadas excepciones, el cuadro latinoamericano reproduce esta situación.¹ La primacía de estudios sobre Buenos Aires², Río de Janeiro,³ Santos⁴ y Valparaíso lo evidencia bibliográficamente. En el último caso -el de Chile-, dicha preminencia de estudios sobre Valparaíso (DeShazo, 1979; Yávar, 1988; Iturriaga, 1997; Aravena, 2006; Leal y Aguirre, 2012; Santibáñez, 2020 y 2021b) tiene un contrapunto en los puertos salitreros durante el período homónimo (1880-1930). No obstante, dicho contrapunto reproduce regionalmente la lógica en cuestionamiento, centrando su atención en los grandes puertos regionales: Iquique y, en menor medida, Antofagasta (Santibáñez, 2015, 2016, 2017, 2018a, 2019 y 2021).

Tal como han demostrado diferentes estudios, dicha región y coyuntura presentaron una importante conflictividad laboral en sus puertos (Barría, 1960; Pinto, 1998; Pinto y Valdivia 2001; Santibáñez, 2017). Especialmente debido a la disputa por la autoridad sobre la nominación de las cuadrillas, entablada entre contratistas, capataces y obreros tras la derogación de los gremios decimonónicos en 1890. Lo que redundó en un ciclo de conflictividad expresivo de la crisis del trabajo eventual, en 1916-1923, que ha sido investigado, como se mencionó, teniendo como eje a los grandes puertos.

Con el objeto de complejizar dichas investigaciones, este artículo propone visitar aquel ciclo de conflictividad centrando el análisis en el puerto de Pisagua: el más septentrional de los terminales marítimos de la región salitrera. Una elección que implica contrariar, por cierto, la catalogación de Pisagua como puerto mayor, decretada en 1870 por el gobierno peruano y mantenida en los textos chilenos durante las décadas siguientes (Risopatrón, 1890; Fagalde, 2011 [1903]; Wormald 1972).⁵ Pues, según se intenta denotar, Pisagua era, a principios del siglo XX y en los hechos, un puerto menor en relación con el puerto mayor de Iquique.

Al respecto, es relevante señalar que la designación formal de puerto mayor refería e implicaba un estatus jurídico de independencia comercial. Hasta su designación como tal, en 1855, por ejemplo, Iquique dependía comercialmente de Arica -puerto mayor desde mediados del siglo XVIII-. Lo que suponía una serie de restricciones:

Los buques procedentes del extranjero [tenían] prohibido fondear en puerto alguno que no fuera de los mayores. Si lo hacían en alguno menor o caleta habilitada o en cualquier punto de la costa, desembarcando personas o correspondencia, los capitanes serían multados. Si el desembarque era de mercaderías, recibirían además la pena de comiso. Los buques extranjeros podían ir a las caletas habilitadas sólo a cargar producciones nacionales, para lo cual debían salir de los puertos mayores en lastre o con frutos del país. Les era permitido tocar en los puertos menores y caletas, pasando libremente a completar su carga, en el caso en que las licencias de las aduanas constasen nominalmente expresadas los dichos puertos y caletas. Si

¹ Los trabajos de Agustín Nieto (2019, 2020) y Ana Belén Zapata (2009, 2017) ejemplifican excepciones en el caso argentino.

² Bialakowsky y Fernández, 1994; De Laforcade, 2001; Berrotarán, 1997; Calvagno, 2013; Mangiantini, 2018; Snitcofsky, 2011; Berrotarán y Villarruel, 1994; Poy, 2019; Caruso, 2019 y 2019b; Caruso y Poy, 2014.

³ Albuquerque, 1983; Cruz, 2006, 2006b y 2012; De Almeida, 2003; Arantes, 2005, 2010, 2013, 2015; Honorato y Mantuano, 2015; Siquiera, 2006.

⁴ Aguiar, Junqueira y Freddo, 2006; Cardoso, Padovani y Tucci, 2014; Da Silva, 1995 y 2003; Diéguez, 2007 y 2009; Gitahy, 1987 y 1992; Gomes, 2008 y 2015; Gomes y Junqueira, 2008; Honorato, 1995 y 1996; Machin, Couto y Rossi, 2009; Matos, 2006; Oliveira, 1998; Queiroz, Moreira y Dalbello-Araujo, 2012; Renner, 2004; Sarti, 1973 y 1981; Silva y Gitahy, 2012.

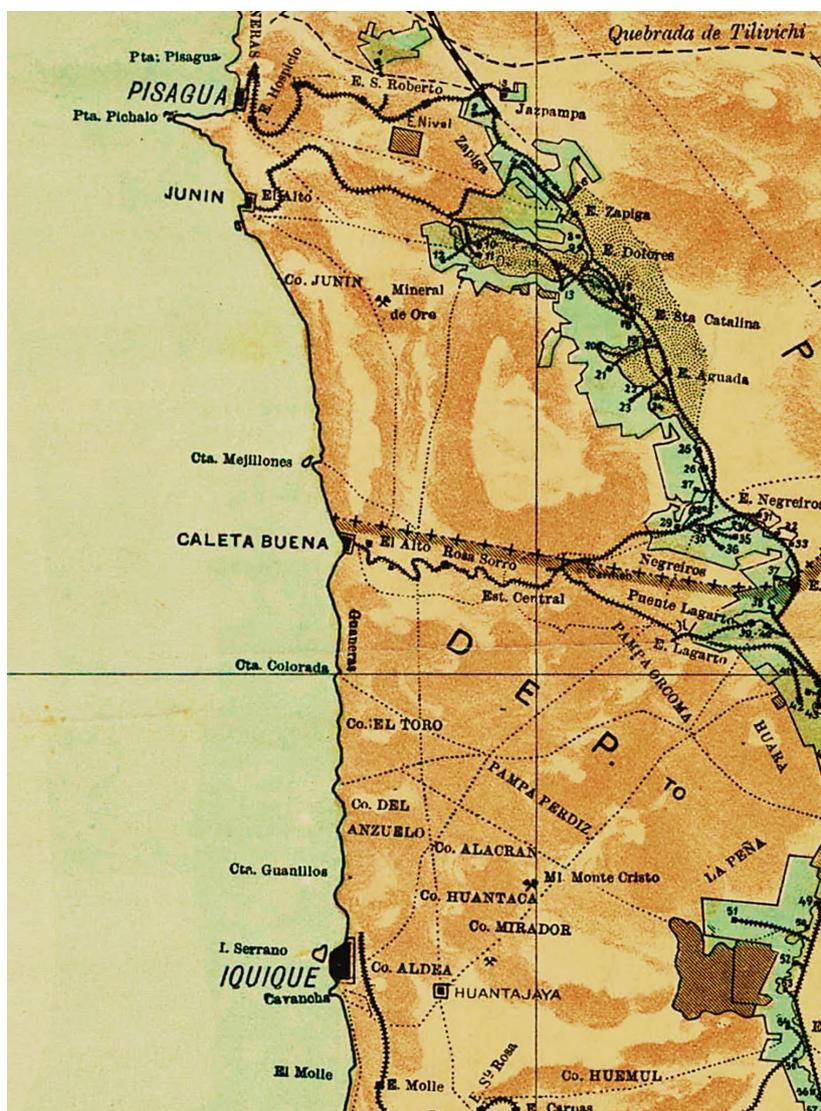
⁵ Sobre los puertos mayores y menores en Chile a principios del siglo XX, ver el cuadro en el Anexo. Pese a su consabida decadencia, la pérdida del rótulo “puerto mayor” de Pisagua no es aludida en la bibliografía ni en la documentación consultada. Ver especialmente: Wormald, 1972.

fondeaban o tocaban algún puerto o caleta no designados en la licencia o en cualquiera otro puerto de la costa, caerían en comiso tanto las mercaderías desembarcadas como los útiles y aparejos de la nave (Donoso, 2005, pp. 90-91).

Pero esta distinción normativa entre puertos mayores y menores -de carácter legal, aduanera y concerniente a la circulación mercantil-, resulta inadecuada para comprender la dinámica regional en que se gestó y desarrolló la crisis de la estructura ocupacional en las faenas portuarias. Optando, este texto, por una lectura relacional del binomio puerto mayor-puerto menor, más apropiada para enfocar su metabolismo.

Dado su carácter exploratorio, el texto se estructura con base en dos fuentes inéditas. La primera es un documento gubernamental referido a un *lockout* decretado por las casas embarcadoras de Pisagua a fines de 1918. La segunda es un volante repartido por la Federación Obrera Marítima de Pisagua con motivo de un conflicto ocurrido a mediados de 1923 en el mismo puerto. Ambas son introducidas, reproducidas e interpretadas en los apartados siguientes.

Imagen 1



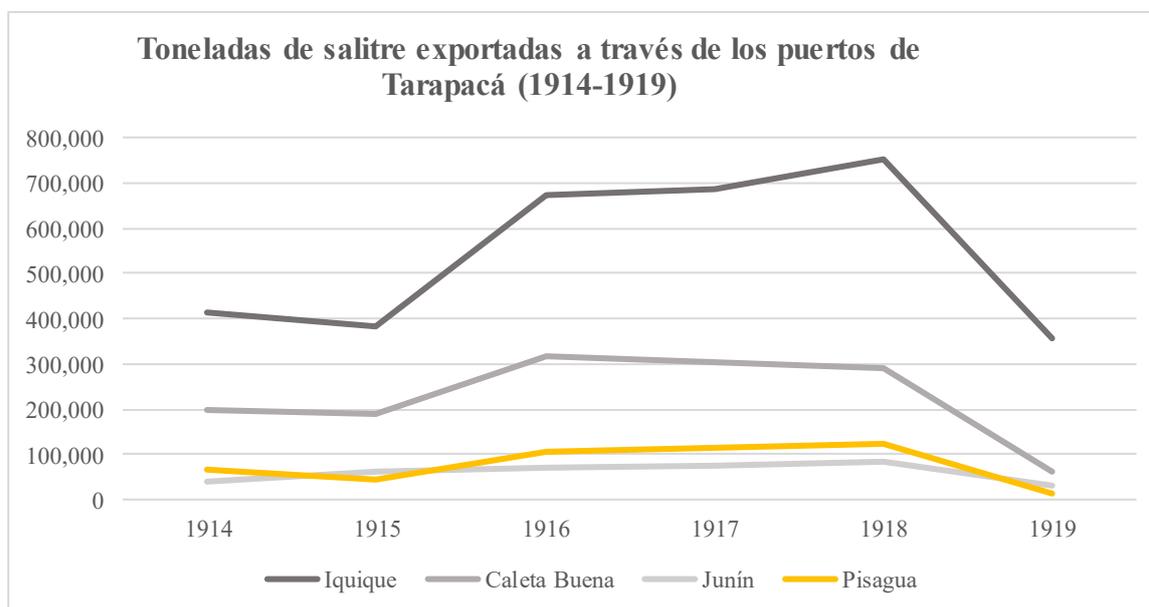
Puertos de Tarapacá, 1910. Fuente: Carta de la región salitrera comprendida entre los paralelos 19° y 27° 30' Lat Sur [material cartográfico] / Delegación Fiscal de Salitreras Antofagasta; dib. M. A. Rojas Rivera. Santiago: Imprenta y Litografía Universo, [1910]. 1 mapa: color; 194 x 54 cm, en hoja 206 x 72 cm.

El movimiento y el trabajo portuario en Pisagua hacia 1918

Luego de Iquique, Pisagua fue el segundo puerto más importante de Tarapacá durante el siglo XIX. Sin embargo, a fines de este siglo y comienzos del XX, la puesta en funcionamiento de los ferrocarriles que conectaron las oficinas salitreras de la misma provincia con los puertos de Junín y Caleta Buena signaron su decadencia en forma irreversible. Hacia 1890 se embarcaron más de 3.770.000 quintales de salitre por Pisagua, pero hacia 1897 estos embarques no llegaron a los 900.000. El mismo año, en cambio, se embarcaron más de 1.200.000 quintales en Junín (Zolezzi Velásquez, 2020); y, hacia 1910, se exportaron más del doble de quintales en Caleta Buena que en Pisagua, constituyendo, respectiva y aproximadamente, la mitad y un quinto de lo que se exportaba a través de Iquique (Cariola y Sunkel, 1982).

A efectos de la coyuntura revisada en este artículo, resulta útil comparar estos dos últimos puertos durante el inicio y reflujó de la Primera Gran Mundial. En 1914, por el puerto de Iquique se embarcaron 6.3 veces (414.579) la cantidad de toneladas de salitre que por Pisagua (65.564). En 1915 esta distancia se incrementó a 8.3 veces, pues 384.333 toneladas fueron exportadas por Iquique y 45.813 por Pisagua. En 1916, dicha diferencia volvió a las 6.2 veces (671.962; 107.313) y se redujo aún más en 1917 (685.508; 114.506: 5.9 veces), retomando la proporción en 1918 (751.211; 122.939: 6.1 veces). Pero en 1919 el despeque entre ambos puertos fue superlativo. Mientras que en Iquique se exportaron 357.914 toneladas, en Pisagua los registros apuntaron 13.472 toneladas; es decir, 26.5 veces (Costabal, 2011, p. 110).⁶ Mostrando, durante el período observado, que las exportaciones se movieron en un rango de 751 a 357 mil toneladas en Iquique, pero en Pisagua el rango varió de 122 a 13 mil; lo que implica una variación de 2.1 y 9.3 respectivamente. Dicho de otro modo, la fluctuación de los embarques afectó siempre y en mayor proporción al puerto menor.

Cuadro 1



Fuente: Costabal, *óp. cit.*

De lo anterior se deriva que la velocidad de estas fluctuaciones tuviera también implicancias diferenciadas. La brusca caída en el tránsito de 1918 a 1919 permite observar este efecto. En términos generales, las 345.262 toneladas métricas estibadas en octubre de 1918 bajaron a 230.426 en noviembre y a 154.341 en diciembre; en enero de 1919 descendieron a 56.540, a 41.692 en febrero y a 35.943 en marzo, con un pasajero repunte en mayo (137.985) que se iría al suelo en julio, con la exportación de solo 22.641 toneladas. En términos anuales, 2.919.177

⁶ Ver también: Ruiz et. al., 1919, pp. 17-18.

toneladas de salitre fueron embarcadas por los puertos nortinos durante 1918, pero solo 803.961 toneladas lo fueron durante 1919 (Couyoumdjian, 1986, p. 187). A mediados de este último año, las casas embarcadoras de Iquique alertaron a la Intendencia señalando:

Si es cierto que hay algunas Casas que actualmente están en actividad y que toda o gran parte de su jente está percibiendo o ha percibido su dinero casi como en tiempos normales, hay también otras Casas que no pueden precisar cuándo van a reasumir sus embarques, pero, en general, todas darán las oportunidades ocasionales que se le presenten para mantener ocupada la mayor cantidad de jente que puedan.⁷

En Pisagua la situación fue diferente. Ya en marzo de 1919 una comisión de “obreros desocupados por [la paralización de las] faenas salitreras i operaciones de embarque” se presentó ante la gobernación exhibiendo su miseria y consiguieron que la alcaldía les repartiera una “pequeña cantidad de frijoles”. Para mediados de año, “toda la jente obrera de [este puerto] que se [ocupaba] de las faenas de embarque de salitre, totalmente paralizadas” subsistía al arrimo de una “olla de pobres”. Cuestión que, con matices, se repetía en los puertos vecinos menores, acusando cómo la crisis posguerra que estaba sacudiendo a la industria los había afectado de modo diferenciado.⁸ Pues, dicho en términos sencillos, si el flujo productivo era escaso, Iquique bastaba para su exportación.

La pésima infraestructura portuaria tornaba más dramática dicha situación. Las “bravezadas de mar” ocurridas a mediados de 1920, por ejemplo, destruyeron los muelles para el carguío del salitre en varios lugares, incluido Pisagua. Los arreglos parecen haber sido igualmente deficitarios, pues, a fines del mismo año las marejadas volvieron a afectar la infraestructura de este último; los muelles de Gamble North y Harrington Morrison resultaron completamente destruidos y el muelle del ferrocarril inutilizado. Como aquello implicó la interrupción de las faenas, la Gobernación Marítima le indicó al Intendente que el gobierno debía intervenir en la reconstrucción, pues, si los propietarios insistían en ocupar “materiales inadecuados, en razón de una mal entendida economía”, “los intereses de la nación y del comercio” sufrirían con cada embate climático.⁹

Los registros son escasos, pero permiten saber que, a mediados de la década en cuestión, al menos los jornaleros estaban agrupados en un gremio homónimo, dividido “en seis cuadrillas [que debían turnarse] respectivamente en el trabajo”¹⁰. También sugieren que estos trabajadores “se [ocupaban] en diversas faenas durante las interrupciones de las labores marítimas”¹¹. De hecho, un registro de 1916 denota que estas últimas reportaban “a lo sumo ocho o diez días en el mes”¹². Pese a lo particular, el caso del lancharo Serapio Vega es útil para documentarlo. Vega, quien fue regidor municipal de Pisagua por el Partido Obrero Socialista en 1915, señaló -en 1918-, que mientras ocupó su cargo “[jamás dejó] de trabajar; y cuando no [hubo] trabajo en la bahía [se internaba] en el mar a ejercer la pesca, obligado por el mantenimiento de [su] hogar”. Además, calculó su salario como lancharo en \$150 mensual, en la pesca \$50 y otros \$50 por “la parte correspondiente de [su] bote en la pesca”; el sueldo de su hijo en \$200 y lo obtenido por su función municipal en \$400. Y pese a sumar un sueldo de \$850, agregó que “todavía [su] señora tenía necesidad de trabajar con pensionistas” y él mismo de “acudir a la ajencia”.¹³

Pese a todo lo anterior, la huelga no resultó inhibida como método de presión obrera. Por el contrario, en ciertas circunstancias, como la primavera de 1916, estas mostraron una alta recurrencia. Hacia fines de septiembre de aquel año, los jornaleros de Gamble North se negaron

⁷ Archivo de la Intendencia de Tarapacá (en adelante ITAR) 1156, Delegación Fiscal Salitrera, fojas 15-17.

⁸ ITAR 1148, Gobernación de Pisagua, fojas 58-61; ITAR 1184, Gobernación de Pisagua, fojas 93-96; “De Caleta Buena” y “De Junín”, *El Surco*, Iquique, 2 de enero de 1919.

⁹ ITAR 1173, Ejército y Armada, Vol. 13-1920, fojas 168 y 203.

¹⁰ “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”, Vol. 11-1916: Gobernación de Pisagua.

¹¹ “Carga i descarga”, Archivo Nacional de la Administración (en adelante ARNAD), Vol. 41, Oficina del Trabajo, Estudios y Trabajos, 1917, sin más datos.

¹² “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”, ITAR, Vol. 11-1916: Gobernación de Pisagua.

¹³ “De Pisagua. Venganza vil”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 7 de abril de 1918.

a descargar el carbón por diferencias respecto del pago. La casa acogió el monto exigido por los obreros y zanjó el asunto “aceptando para Pisagua todas las modificaciones de tarifas que se hicieran en Iquique”. Una semana más tarde los “lancheros, estibadores y demás jente de mar” amenazaron con paralizar todas las faenas de la bahía porque el vapor que debían cargar traía un capataz y diecinueve jornaleros enganchados como estibadores -desde Coronel-. Nuevamente, el conflicto se resolvió en favor obrero. Al iniciarse octubre los lancheros paralizaron su trabajo exigiendo que las lanchadas fueran pagadas a \$16 con independencia del quintalaje. Según la crónica, “siendo día domingo y habiendo urgencia de rematar el vapor el lunes”, “se convino en acceder al pedido de los lancheros con el compromiso de que salieran a trabajar el lunes y que terminaran con el buque”. Hacia fines del mismo mes, un capataz y catorce trabajadores de la casa ya mencionada reclamaron contra el Sargento de cuadrilla, consiguiendo designar un Sargento propio.

Finalmente, unos días más tarde, la Unión Gremial logró que las casas Harrington Morrison, Gamble North y Nitrate Agencies regularan el peso de los sacos que había sido recientemente puesto en vigencia en Iquique, e igualmente que los lancheros fueran notificados un día antes y mediante una pizarra respecto del muelle y número a trabajar. En ninguno de estos últimos eventos fue necesario paralizar el trabajo; cuestión que puede considerarse un logro de las huelgas previas.¹⁴

También es significativo constatar huelgas en solidaridad con los obreros del puerto mayor, aunque no resulte fácil discernir el modo en que la solidaridad y la reivindicación se imbricaban. Por ejemplo, la huelga contra el retrato forzoso de 1917, iniciada -en Tarapacá- por los cargadores y lancheros de Iquique, fue secundada por “la jente cargadora, lancheros y estibadores de la Caleta de Junín”, los gremios de lancheros y cargadores de Caleta Buena, y los “trabajadores de bahía” de Pisagua, expresando, estos últimos, que la paralización se justificaba “por compañerismo y solidaridad”, aunque la medida gubernamental también les afectaba directamente.¹⁵ En octubre de 1916, sin embargo, los obreros de Pisagua adhirieron a una huelga iniciada nuevamente en Iquique bajo el argumento de “[el] derecho de abolir a los intermediarios, que no [hacían] más que [cerceñar] el producto de su trabajo”; aunque luego depusieron la movilización y volvieron a retomarla en noviembre -con la huelga de Iquique aún en curso-, por motivos salariales. Tras conseguir un aumento de 35%, los obreros de Pisagua volvieron al trabajo.¹⁶

Esto último no significa que el problema de los intermediarios fuera algo intrascendente para los trabajadores de Pisagua. De hecho, a fines del mismo año, los cargadores acusaron que el Jefe de Estación -por cuyos muelles se ejecutaban las faenas- recortaba los salarios de los obreros que descargaban el carbón, interfiriendo en la contabilidad del quintalaje y por ende en los pagos. Esta labor, alegaron los trabajadores, correspondía únicamente al capataz nombrado por los propios cargadores, el que debía apuntar los quintales descargados, confeccionar las planillas de pago y separar la parte del total que correspondía al pago del trabajo. Desatendiendo dichas atribuciones, este Jefe se embolsaba más de \$100 semanales por representar a la empresa -la que sólo debía percibir el muellaje-, llegando a sobrepasar los \$30 diarios, además de obligar a los cargadores y lancheros a pagar por la costura de los sacos.

El asunto derivó en una paralización y ésta en una comitiva, arribando las partes a las siguientes condiciones: se ratificó la hora de término de las faenas a las cinco de la tarde; se ratificó la

¹⁴ El párrafo está basado en la “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: Gobernación de Pisagua, 1916.

¹⁵ “La huelga general marítima”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 31 de julio de 1917. También en: Telegrama enviado desde Iquique al Ministro del Interior, 30 de julio, ITAR 1069, foja 136; Documento enviado por la Cía. De Salitres y el F.C. de Junín a la Intendencia de Tarapacá, con fecha 31 de julio de 1917, ITAR 1041, foja 14; Papel enviado por el Subdelegado y Teniente de Carabineros de Caleta Buena sin destinatario, con fecha 1 de agosto de 1917, Iquique, ITAR 1041, foja 24; Telegrama escrito desde Pisagua al Intendente, 1 de agosto de 1917, ITAR 1041, fojas 15-18. Sobre los lancheros: Papel enviado por el Intendente de Tarapacá al Ministro del Interior, 1 de agosto de 1917, Iquique, ITAR 1041, foja 25; “La huelga general marítima”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 31 de julio de 1917. También en: Telegrama enviado desde Iquique al Ministro del Interior, 30 de julio, ITAR 1069, foja 136.

¹⁶ “La huelga. La pantomima de una reunión”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 29 de octubre de 1916; “Desde Caleta Buena”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 7 de noviembre de 1916 y “Atropello”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 8 de noviembre de 1916. “Aún quedan vestigios del conflicto”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 8 de noviembre de 1916; “La huelga”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 12 de noviembre de 1916.

equiparación de las tarifas al valor cancelado en Iquique; y se hizo entrega de pasajes y un monto de dinero a los nueve cargadores que habían sido eliminados por “revoltosos” por la casa Harrington Morrison, con el compromiso de que abandonaran Pisagua.¹⁷ Un costo que evidencia la relevancia de la tensión.

Es relevante notar que la propensión a la huelga tuvo como respuesta, igualmente recurrente, el copamiento militar de Pisagua. Frente a la manifestación de solidaridad con los obreros iquiqueños en 1916, el Intendente envió veinticinco soldados a este puerto (y otros diez a Caleta Buena).¹⁸ Frente a las protestas contra el retrato forzoso de 1917, la misma autoridad manifestó su ánimo de impedir a toda costa la interrupción de los embarques y -en abril primero y luego en junio- solicitó emplear a los soldados de infantería en “las faenas de playa” y a los marinos a cargo de las lanchas. De modo que, cuando los obreros decretaron las paralizaciones, la marinería y el ejército a cargo de las bodegas y los embarques en Iquique se contaban en cuatrocientos veinte, más las patrullas fijas en el muelle y los almacenes; un número que se duplicó durante los tres días siguientes.¹⁹ Otro medio centenar de hombres fueron enviados a Junín y Pisagua con el mismo objeto y se solicitaron dos buques más al Ministerio de Guerra²⁰. En este último puerto la autoridad local estimó prudente, “para evitar cualquier atentado”, que las tropas reemplazaran con cuarenta a los veinticinco hombres que seguían embarcando el salitre -lo que otorga una proporción de las capacidades de estos últimos-. Una semana más tarde, otro medio centenar de uniformados fue enviado a Pisagua, sumándose a los cerca de setenta que cargaban salitre y descargaban carbón.²¹

Los registros de 1918, en tanto, mencionan que, en Pisagua, “cargadores, lancheros, jornaleros y estibadores se [apoyaban] en todos los reclamos, y debido a esto se [mantenían] algunas garantías que antes se [habían] conquistado”.²² En contestación, las casas embarcadoras resolvieron iniciar un *lockout* a fines del mismo año, con el propósito de “formar nuevas cuadrillas, eliminando de ellas al elemento perturbador”. Como puede observarse en la transcripción siguiente -el primero de los dos documentos presentados en este artículo-, el gobierno solicitó a las firmas que reanudaran las labores, garantizándoles que, en caso de nuevas dificultades, la Gobernación Marítima cancelaría las matrículas de los implicados y les impediría trabajar en los puertos nortinos. Las firmas aceptaron la propuesta y confeccionaron el listado en cuestión; siendo tres jornaleros, ocho lancheros y nueve cargadores informados de que “[serían eliminados] en el acto si [se producían] nuevas dificultades”.²³

SEÑOR INTENDENTE:

Tenemos a honra informar a US. sobre el resultado de la comisión que tuvo a bien encomendarnos.

¹⁷ “De Pisagua”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 22 de diciembre de 1916; “Las cuestiones obreras”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 23 de diciembre de 1916.

¹⁸ Telegramas del Intendente de Tarapacá al Comandante General de Armas, 28 de octubre de 1916, y telegrama del Intendente de Tarapacá al Gerente del Ferrocarril Salitrero, 31 de octubre de 1916, todos en: ITAR, Vol. 3-1916: Copiador de Oficios.

¹⁹ Documento enviado por el Intendente de Tarapacá al Ministro del Interior con fecha de abril, ITAR 1069, foja 46; Telegrama enviado desde Iquique al Ministro del Interior, 28 de junio de 1917, ITAR 1069, 1917-1918, foja 114; Comunicado enviado por el Comandante General de Armas al Intendente de la Provincia, con fecha 7 de agosto de 1917, Iquique, ITAR 1041, foja 74; Papel del Intendente al Ministro del Interior, con fecha 5 de agosto de 1917 y Documento enviado por la Gobernación Marítima a la Intendencia de la Provincia con fecha 4 de agosto de 1917, ambos en Iquique, ITAR 1041, fojas 39 y 23.

²⁰ Seis telegramas enviados por el Intendente de Tarapacá al Ministro del Interior durante los primeros días de agosto, posiblemente el primero corresponde al 2 de agosto y con seguridad los cinco siguientes corresponden al 2, 4, 5 y 6 del mismo mes, ITAR 1069, legajos 142, 145-146 y 149-151 respectivamente; Papel del Intendente al Ministro del Interior, con fecha 6 de agosto de 1917, ITAR 1041, legajo 66. Ver también: Copia de un documento enviado por la Intendencia de Tarapacá al Comandante General de Armas con fecha 2 de agosto de 1917; Papel del Intendente al Ministro del Interior, con fecha 5 de agosto de 1917; y Documento enviado por la Gobernación Marítima a la Intendencia de la Provincia con fecha 4 de agosto de 1917, todos correspondientes a ITAR 1041, legajos 27, 23 y 39 respectivamente.

²¹ Telegrama enviado desde Pisagua al Intendente de Tarapacá, con fecha 3 de agosto de 1917, ITAR 1041, fojas 30-31; Telegrama enviado de Pisagua al Intendente de Tarapacá, con fecha 6 de agosto de 1917, ITAR 1041, foja 70; Telegrama enviado desde Pisagua a la Intendencia de Tarapacá, con fecha 9 de agosto de 1917, ITAR 1041, fojas 84-85.

²² “De Pisagua. Impresiones”, *El Surco*, Iquique, 15 de agosto de 1918.

²³ “Informe enviado al Intendente de Tarapacá por el Gobernador Marítimo de la misma Provincia”, 16 de diciembre de 1918, ITAR, Vol. 13-1917, fojas 158-159; “Telegrama dirigido al Ministerio del Interior”, 14 de diciembre de 1918, ITAR, Vol. 13-1917, fojas 164-166.

Llegados a Pisagua se conferenció en la sala de despacho del Gobernador con los representantes de las casas embarcadoras, Gamble North y Harrington Morrison y con los representantes de los gremios marítimos y de playa.

Los Jefes de casa espusieron que se habían visto obligados a acordar el lock-out, por estar ya cansados con las frecuentes huelgas que se producían a diario casi, causadas por el elemento extraño o revoltoso, que explota á los obreros. Que estas dificultades orijinadas por un día por un gremio, lo era al siguiente día por otro, a veces por causas nimias saliendo muy tarde al trabajo, negándose a obedecer las órdenes de los capataces, negándose a veces a trabajar de sobretiempo, etc., lo que perjudicaba grandemente sus intereses y los de las naves, cuya consignación tenían. Por estas consideraciones, reconociendo que las autoridades administrativa y marítima, les habían garantizado siempre la tranquilidad de las faenas, estaban resueltos á persistir en el lock-out, hasta que pudieran formar nuevas cuadrillas, eliminando de ellas al elemento perturbador a que se han referido.

Dejaron constancia también de que se comprometían a no emplear peruanos en sus faenas y que no se oponían, si se creía necesario, a aceptar una revisión de las tarifas actuales para cuando se resolviera la cuestión internacional pendiente y siempre que en ellas participaran todas las casas embarcadoras del litoral de la provincia.

Los representantes de los gremios espusieron (*sic*) que ellos no pedían aumento de salario, que deseaban salir hoy mismo al trabajo, que no se eliminara a ningún obrero que estuviera matriculado, que debía obtenerse que las oficinas no bajaran sacos con peso superior a 100 kilos y que así como las casas anotaban siempre las circunstancias del trabajo que iban en contra de los obreros, dejaron constancia también de las que correspondían exclusivamente (*sic*) a los patrones, como las que pasaban a mencionar: atrasos en las faenas de carbón, a bordo, más de dos horas, por falta de hilo para coser los sacos; atraso en tener listos los donkeys y winches en los vapores y buques de vela, atraso en la distribución de las lanchas por cada escotilla, etc. Que ellos protestaban por el cargo de negarse a trabajar de sobretiempo; pues les convenia (*sic*) ganar salarios dobles, etc. I finalmente, que pedían que las casas al eliminar algún obrero de sus faenas lo hicieran de acuerdo con sus antecedentes, de los cuales debía haber constancia en la Subdelegación Marítima, porque ellos creían que este lock-out no reconocía más causas que la falta de salitre en las bodegas.

La comisión, después de esta exposición verbal de patrones y obreros, encontró que no era imposible llegar a la solución satisfactoria que US. y el Gobierno deseaban y después de deliberar al respecto, llamó nuevamente a los jefes de las firmas embarcadoras y reconociéndoles el derecho de eliminar al elemento que consideraban pernicioso o perjudicial a sus intereses y a la vez encontrando justas algunas de las exigencias (*sic*) de los obreros, les pidió que reanudaran hoy las faenas, sin exclusion (*sic*) de ningún obrero matriculado, garantizándoles que si volvían a producirse las dificultades en el trabajo a que ellos se había referido, quedaban de hecho eliminados los de la lista presentada a la comisión, cancelándoseles sus matrículas y enviando a los demás puertos la relación respectiva para que no obtuvieran trabajo en ninguno de ellos.

Aceptado, con la mejor voluntad, este temperamento, la comisión llamó a su presencia a los representantes obreros y les notificó el acuerdo tomado de no eliminar a ninguno, de reanudar las faenas hoy 16, debiendo cumplirse por los gremios con los siguientes requisitos:

Estar a bordo a las 7 horas

Comenzar el peso del salitre a las 7 horas

Las lanchas deben estar al costado a las 7 horas

Trabajaran de sobretiempo cada vez que lo pidan las casas

No suspender el trabajo cuando necesiten hacer un reclamo, debiendo hacer éste, un solo representante del gremio, al patrón y a la autoridad marítima

Camilo Santibáñez Rebollo

Llevaran su comida a bordo como antes y como se hace en Iquique

Las casas obtendrán que, en lo posible, se ajuste el paso de los sacos a los trámites establecidos por ley; pero embarcarán el que hay actualmente en bodega, que exceda del peso reglamentario.

Con respecto a los obreros que las firmas eliminen por una u otra causa, la comisión recomendó a la autoridad marítima que en estos casos pidiera a las firmas o patrones concretaran los cargos, para dejar de ellos, una vez comprobados, la debida constancia en las libretas de matrícula.

Adjuntamos la relación de los obreros que fueron notificados de que se los eliminaría en el acto si se producen nuevas dificultades.

Iquique, 16 de diciembre de 1918.

[Firma del Capitán de Navío, Gobernador Marítimo de Tarapacá]

[Firma del Capitán de Navío, Comandante Crucero Esmeralda]

[Relación de los obreros notificados que se les eliminaría en el acto si se producen nuevas dificultades]²⁴

En esta última “relación”, cabe notar, figuraba el cargador de sacos Benito Rojas.²⁵ Desde su expulsión de Iquique, en 1916, por “instigador de buenos obreros”, Rojas había protagonizado un áspero peregrinaje por la costa nortina. Hasta entonces, llevaba dos décadas laborando en aquel puerto y había “desempeñado distintas comisiones que todos los cargadores [le habían] confiado”. Tras su expulsión las fuentes lo ubican trabajando en Antofagasta y en Caleta Buena, siendo relegado, luego, de la región salitrera. No obstante, Rojas terminó laborando en Pisagua y, pocos días tras el listado en cuestión, fue “[emboscado y] asesinado por la soldadesca que siempre lo persiguió”, junto a otros trabajadores.²⁶ Junto con su crimen, que remarca la alevosía estatal contra los obreros, el itinerario de Rojas devela una forma de circulación laboral emprendida por los obreros expulsados entre puertos grandes y pequeños. La papelería es confusa, pero sugiere que a Rojas lo acompañaba Santos Arancibia: otro cargador expulsado de Iquique por idénticas razones (Santibáñez, 2018b), evidenciando que el caso no era anómalo.

Es evidente que las autoridades desaprobaban, pero no controlaban dicha circulación. Lo que develaba, en última instancia, su incapacidad como garantes del flujo mercantil y, por lo mismo, de los intereses fiscales involucrados. Sin embargo, no fue el crimen, sino la permisividad con que invistieron a los patrones para expulsar trabajadores lo que posibilitó el sofocamiento de la conflictividad. No sólo por la desatención del marco legal, ni por el severo condicionamiento impuesto a los obreros como forma de conciliar un paro que no habían provocado; sino por lo que ello implicaba respecto del verdadero asunto en disputa: la “[formación de las] cuadrillas”. De hecho, es bastante probable que la acusación sobre el desacato obrero “a las órdenes de los capataces” sea indicativa de la misma tensión: el control que estos últimos podían ejercer sobre la empleabilidad y el trabajo. Así lo sugieren los estudios antes referidos sobre la instauración de sistemas rotativos en puertos tan distantes como Talcahuano e Iquique entre 1918 y 1920, usualmente precedidos por fricciones con los capataces debido a sus arbitrariedades (Santibáñez, 2021).

En palabras de los propios funcionarios gubernamentales, estos sistemas fueron entablados buscando “[impedir] los abusos”, pues, “manteniendo el derecho o facultad de elegir la gente de cada faena”, los capataces podían “exigir retribuciones indebidas, como una cuota de salario o el compromiso de comprarles licores o menestras en sus negocios” (Acevedo, 1923). Sin embargo,

²⁴ Documento enviado por la Gobernación de Pisagua al Intendente de la Provincia, con fecha 16 de diciembre de 1918, ITAR 1041, Huelgas de Cargadores y Lancheros, Vol. 13-1917, fojas 258-260. El Informe fue redactado por una comisión gubernamental compuesta por agentes foráneos (el Gobernador Marítimo de Tarapacá, el Comandante del Regimiento Granaderos, el Comandante del Destroyer O'Brien y el Capitán de Navío y Comandante del Crucero Esmeralda como Presidente de la Comisión) y locales (el Gobernador del Departamento, el Subdelegado Marítimo de Pisagua, el Prefecto de Policía y el Secretario de la Gobernación). Destaca el carácter militar de la misma.

²⁵ “Los sucesos de Pisagua”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 24 y 25 de diciembre de 1918 y “De Pisagua”, *El Surco*, Iquique, 2 de enero de 1919. Ver también Santibáñez 2018b.

²⁶ “Profanando la tumba de un obrero”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 25 de diciembre de 1918; “Los sucesos de Pisagua. El pueblo es indignamente provocado”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 25 de diciembre de 1918.

tal como se indicó antes, el sistema rotativo estaba instaurado entre los jornaleros de Pisagua al menos desde 1916. Como fuere, el control que las organizaciones obreras adquirieron en los hechos sobre la contratación implicó nuevos conflictos durante los años siguientes. Principalmente porque, según interpretaron los patrones, ello les confería demasiado poder a los agitadores que las encabezaban. Por esto intentaron y consiguieron revertir esta prerrogativa en diferentes puertos, como menciona el apartado siguiente. Pues, tal como evidenció el ofrecimiento salarial inclusive -y especialmente el rechazo obrero-, el resto de las reivindicaciones era secundaria respecto del acceso al trabajo.²⁷

Imagen 2



Fuente: Pisagua, 1918. Sin fuente.

El carácter de la conflictividad laboral en Pisagua hacia 1923

Para 1921 las quejas del empresariado de Iquique se centraban en que “los agentes de naves y contratistas [carecían] absolutamente de control sobre los trabajadores marítimos”; que ello redundaba en un trabajo “desventajoso, descuidado y poco eficiente”; y que en las cuadrillas habían “malos elementos, que por otra parte son los que disponen de mayor influencia en la Federación Obrera”, de modo que “por cualquier asunto insignificante suspenden el trabajo por una o más horas”. El mismo empresariado alegaba respecto de “la redondilla”: el nombre del mecanismo de repartición equitativa del trabajo entre los obreros. Pues, sobre todo en el caso de los wincheros, “el trabajo se [hacía] con grandes dificultades y peligros”. Mereciendo su “más enérgica censura” el hecho de que los mismos obreros, “alegando razones de igualdad de trabajo”, se negaran “a reemplazar al individuo incompetente”.²⁸ En efecto, la instauración de la redondilla en Iquique, en 1919-1920, entrelazó la crisis de empleabilidad producida por la merma de las exportaciones con la pretensión obrera por librarse de los intermediarios (Santibáñez, 2017). En 1916, “la redondilla había sido instaurada como método de contención a la eliminación de los contratistas exigida por los trabajadores”, disipando la conflictividad que provocaban las arbitrariedades y abusos de los capataces en el nombramiento de las cuadrillas.

²⁷ La excepción parece comportarla el peso de los sacos, una demanda permanente durante las primeras décadas del siglo. Ver: “Salvagismo”, *El Sembrador*, Iquique, 11 de agosto de 1923. En 1923 se reglamentó que este peso no excediera los 80 kilos cuando debiesen ser cargados por la sola fuerza de los hombres, aunque consignando que los sacos debían “tener orejas para su movilización” y prohibiendo “el uso de ganchos de fierro en el carguío”. Como en ocasiones anteriores, y prueban accidentes posteriores, dicho peso no fue respetado por las casas embarcadoras. Ver: ARNAD, Oficina del Trabajo, Vol. 93 y 97, sin foja. Ver también: “El peso de los sacos”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 29 de agosto de 1923.

²⁸ “Carta recibida de nuestro delegado en Iquique”, *Boletín mensual de la Asociación de Productores de Salitre*, marzo de 1921, Circular Trimestral No. IX, Valparaíso 1921, pp. XXIX-XXXII.

Pero, hacia 1919-1920, la instauración de este sistema rotativo parece haber obedecido al efecto que esto último tenía sobre el empleo.

En Pisagua la situación era semejante, aunque con cierto rezago. Como se indicó, la rotatividad de cuadrillas estables estaba en funcionamiento al menos desde 1916. Pero, según parece, fue un incidente ocurrido a inicios de 1921 lo que afectó la correlación de fuerzas en favor obrero. Los trabajadores de la casa Garrat laboraron en dos vapores y aguardaron el pago el día del “remate”, como acostumbraban; pero el capataz los hizo esperar hasta el fin de semana, aludiendo descuentos que su jefe debía hacer por empréstitos. Consultado, el jefe señaló que él no había dado ninguna orden y que, por el contrario, “el capataz había dicho que [eran] los obreros [quienes pedían que] se descontara”. Lo que derivó en la determinación de que el capataz fuera nombrado por la Federación y que se pagara diariamente a los trabajadores, más el nombramiento de dos árbitros para que dirimieran las futuras fricciones en conjunto con la empresa.²⁹

Desde entonces, las quejas de los agentes de Pisagua refirieron el “[aprovechamiento obrero de] toda oportunidad y pretexto para exigir salarios adicionales”, señalando explícitamente que los trabajadores acudían a la paralización “sin consideración alguna por el vapor que puede estar cargando al tiempo, o dejando los carros del ferrocarril sin descargarlos en la estación”. También apuntaban que cualquier despido producía “un paro general de todo el trabajo”. Lo que, en su perspectiva, evidenciaba “la pérdida del derecho patronal de despedir o contratar a los obreros cuya fuerza de trabajo ocupaban”.³⁰ En suma, fue prácticamente un eco de lo reclamado antes en Iquique. Sin embargo -y con la excepción, precisamente, del puerto mayor-, el gobierno derogó la redondilla en todo el país a fines de 1921, dejando a los obreros, según sus términos, “en manos de [sus] adversarios”: los contratistas. En palabras de los trabajadores de Antofagasta, estos cancelaban matrículas con sólo exigírselo al Gobernador Marítimo, tal como había ocurrido en Pisagua en 1918.

Sumado a “la deplorable situación financiera del país”, lo anterior redundó en una disposición obrera que, hacia 1922-1923, estuvo, en general, a la defensiva. En este contexto, el gobierno confeccionó un reglamento para la contratación en las faenas portuarias, donde apuntó que “la autoridad marítima, oyendo a los Jefes de casas embarcadoras y representantes de los obreros, designados por ellos mismos, [fijaría] la dotación de trabajadores para las faenas del puerto en cada una de sus ramas”; aunque “permitiendo a las casas embarcadoras seleccionar su personal”, y solicitándoles que “[repartieran] el trabajo en la forma más equitativa posible”. También fue reglamentado que el entendimiento de la autoridad marítima fuera “directamente y sin ningún intermediario”, quitando a los capataces de “la parte económica y disciplinaria” para recluirllos a la mera dirección de las faenas.³¹

Sin embargo, la mantención de la redondilla en Iquique preocupó a los patrones porque veían en ello un aliciente para que los obreros intentaran su restablecimiento en los puertos vecinos. En este contexto estalló la huelga de mayo de 1923 en los muelles de Pisagua.³² El conflicto se originó luego de que los trabajadores instauraran “un representante que [controlara] los trabajos”, y de que las casas embarcadoras respondieran desconociendo el tarifado vigente. Cuestiones que se combinaron de forma compleja. Por una parte, los periódicos indicaron que “los trabajadores de Pisagua hace algún tiempo [habían] prescindido de los intermediarios, [trabajaban] por su cuenta y [trataban] directamente con los representantes de las naves”, con lo cual “se [libran] del inicuo robo que practican los contratistas, nada más que por el hecho de ser tales, sin trabajar ni dirigir las faenas”; una situación que había enervado la animosidad patronal e igualmente a la Gobernación local.³³ Por otra parte, los periódicos indicaron que los trabajadores habían exigido \$2 por tonelada de salitre, “habiendo rebajado veinte centavos a insinuación del Subdelegado [gubernamental], señor Quinteros, quien les [manifestó] que debían acceder en cuanto más pudieran a las exigencias (*sic*) para evitar un conflicto, pues, lo

²⁹ “De Pisagua”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 16 de enero de 1921.

³⁰ “Carta de nuestros Agentes en Pisagua, señores Harrington, Morrison y Compañía”, *Boletín mensual de la Asociación de Productores de Salitre*, junio de 1921, Circular Trimestral No. IX, Valparaíso 1921, pp. XXVI-XXVII.

³¹ “Solicitud para abolir el régimen de redondilla en Iquique”, *Boletín mensual Asociación de Productores de Salitre*, noviembre 1922, No. 47, Tomo IV, Valparaíso 1923, pp. 1086-1089.

³² “La autoridad marítima de Pisagua al servicio de los capitalistas”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 5 de mayo de 1923.

³³ “La huelga de Pisagua”, *El Sembrador*, Iquique, 12 de mayo de 1923.

que verdaderamente se perseguía, era encontrar un pretexto (*sic*) para obligarlo a él a suspender a algunos trabajadores cuya presencia en Pisagua era perjudicial a las maniobras políticas del Partido Radical”. Un asunto doblemente problemático, dado que el alcalde efectivamente militaba en dicho partido, pero además formaba parte de los afectados por “la determinación de los trabajadores de eliminar a los intermediarios”.³⁴ El cuadro resultante era tan complejo que los obreros debieron imprimir un volante aclarando el asunto; aprovechando de invocar la solidaridad del resto de los obreros de la provincia. Este volante es el segundo documento transcrito:

EL MOVIMIENTO EN PISAGUA LA VERDAD EN SU LUGAR

Alrededor del movimiento en Pisagua, diversas informaciones ha dado la prensa diaria de esta localidad, a cuál de toda más antojadiza, ya que todos los diarios han dicho que el movimiento en Pisagua es originado por demanda de mayor salario, cuando en verdad los obreros de Pisagua no han hecho tales peticiones, como se verá en el siguiente relato, aunque sucinto, pero suficiente para que el proletariado de Tarapacá y el pueblo en general, aprecien en su valor real la justicia de nuestra causa y el origen del actual conflicto.

En los primeros días de Marzo, reunidos los obreros, los consignatarios y contratistas y el Subdelegado Marítimo, en una de las salas de la Gobernación, se discutieron las tarifas que debían regir en el futuro, siendo aprobadas por ambas partes, incluso el actual Subdelegado Marítimo.

Aprobadas que fueron las tarifas se empezó [a] regirse por ellas, pero muy luego se pudo comprobar que los consignatarios se negaban a ajustar el pago conforme al nuevo tarifado, produciendo diversas dificultades, hecho este que indujo a los obreros, en el mes de Abril, a romper definitivamente con ellos, cuya resolución fue comunicada al Subdelegado Marítimo, quien dio su aprobación manifestando que éramos libres de trabajar en la forma que más nos conviniera.

Al día siguiente de este rompimiento, tomamos el trabajo directamente, para cuyo efecto nombramos un representante que se entendiera con los capitanes de las naves, prescindiendo en absoluto de los contratistas.

Desde esa fecha hasta el día que estalló el conflicto, el trabajo se realizó normalmente sin que se presentarán dificultades de ninguna especie, más aún, no habían motivos para pensar en un movimiento tan brusco como el que nos sorprendió, tratando de desautorizar a nuestro representante, decretando el Subdelegado Marítimo la prohibición de tomar los trabajos, como así mismo, que pisara las naves.

Ante este arbitrario proceder, nuestro representante recurrió en grado de queja a la Gobernación Marítima de Iquique. Conocidos que fueron los antecedentes por el Gobernador Marítimo de este puerto, ordenó inmediatamente la derogación del decreto del Subdelegado de Pisagua y nuestro compañero continuó contratando las naves.

No habiéndoles dado esta estratagema los resultados que esperaban, el Gobernador del Departamento, Armando Silva, que es uno de los interesados, tanto políticamente como por proteger a César Hernández, que anhela ser contratista, ha presionado al Subdelegado Marítimo y ha inducido al representante de uno de los vapores surtos en la bahía, que no reconociera a nuestro representante, a fin de que los obreros se vieran en la necesidad de someterse a la explotación inicua que ejercen los contratistas.

Como los trabajadores se negaron a aceptar las condiciones de trabajo que se les querían imponer, el Subdelegado Marítimo, que en este caso está sirviendo de instrumento de Armando Silva, ha lanzado un decreto en el cual se suspende el

³⁴ “La huelga de los trabajadores marítimos de Pisagua”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 10 de mayo de 1923.

trabajo a cuatro compañeros y castiga a tres a treinta días, para lo cual ha pedido telegráficamente al Territorio Marítimo, la cancelación de la matrícula de los primeros. Esta enorme injusticia determinó el actual movimiento huelguista.

Esto es cuanto podemos decir acerca del origen del movimiento en Pisagua y de los móviles indecorosos que persiguen los personajes que han provocado este conflicto, tanto más condenable cuanto que se trata de lograr ambiciones bastardas, sin importarles el sacrificio de innumerables familias que sufrirán toda clase de privaciones.

Hemos resuelto no volver a las faenas, 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.

Nuestra causa es justa, es humana, es razonable, y como tal la entregamos en manos del proletariado de Tarapacá para que, mediante la solidaridad que nos debemos y debemos prestarnos todos los explotados, impida que se consuma el atropello brutal de agiotistas y gobernantes.

Esperamos, pues, que nuestros hermanos de los demás puertos y caletas, sabrán responder con altivez y valentía y nos ayudarán en esta lucha hasta que el triunfo corone nuestros esfuerzos.

La Federación O. Marítima de Pisagua
Iquique, Mayo 7 de 1923
Imp. "Progreso"- Errázuriz 459³⁵

En términos generales, todo el asunto puede resumirse en que, luego de anular el rol de los capataces en la empleabilidad, los trabajadores buscaron remover a los contratistas intermediarios; el nudo más enmarañado de las relaciones laborales portuarias desde fines del siglo XIX. No obstante, aquello resultó menos problemático para el Gobernador Marítimo de Iquique que para el Subdelegado de Pisagua. Cuya implicancia en las faenas marítimas era tan directa como la del alcalde. Cerca del día diez, las mismas autoridades decretaron la prohibición de pescar a quienes no estuvieran matriculados como pescadores. Lo que no sólo exhibe su intervención y esfuerzos por asfixiar la huelga, sino que deja en evidencia que la pesca seguía siendo una práctica de subsistencia tan recurrente en los obreros portuarios como en la década previa.

Una semana luego del comunicado, el Gobernador Marítimo de Iquique y un delegado de los Industrial Workers of the World (IWW) del mismo puerto se desplazaron a Pisagua. Mientras el primero consideró justificada la suspensión de los obreros, el segundo fue expulsado de la ciudad.³⁶ Lo que parece haber envalentonado al Prefecto de Policía para encarcelar y expulsar de Pisagua a más trabajadores, prohibirles usar su local y también formar grupos en las calles; cuestión que los obreros resumieron asumiéndose "en estado de sitio".³⁷ La IWW emitió un volante firmado por las Subdivisiones iquiqueñas de Cargadores, de Lancharos, de Carpinteros de Ribera y Calafates, junto a los gremios de Jornaleros Marítimos y de Estibadores, advirtiendo:

Sean las autoridades que los gremios que firman el presente manifiesto no están dispuestos a tolerar impasiblemente el actual estado de cosas de Pisagua, pues si para terminar con tan odiosa situación es menester emplear los últimos recursos, no vacilaremos en adoptarlos y recurriremos a la huelga general, cuya única responsabilidad pesará sobre [el Gobernador]Armando Silva, promotor de este

³⁵ Nettlau, M., Max Nettlau Papers 3402: "Chile, 1898-1925 and n. d." (cover, large size A2), International Institute of Social History, Amsterdam. Agradezco el conocimiento de este documento al historiador Víctor Muñoz Cortés.

³⁶ "La represión arrecia", *El Sembrador*, Iquique, 12 de mayo de 1923.

³⁷ "Sobre la huelga de Pisagua", *El Sembrador*, Iquique, 19 de mayo de 1923; "La intervención del Gobernador marítimo señor Spoerer solo sirvió para consumir la injusticia cometida", *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 12 de mayo de 1923.

conflicto y sobre el Intendente que con su silencio otorga cuanta bellaquería se está cometiendo en Pisagua.³⁸

Mientras la IWW ponía el acento en que los intermediarios debían ser eliminados en forma definitiva, los trabajadores de Pisagua seguían resistiendo la eliminación de sus compañeros.³⁹ Por esto, por la escasez de trabajo y por la contribución económica de los obreros de Iquique, el conflicto se postergó lánguidamente.⁴⁰ Luego de treinta y ocho días, el Subdelegado Marítimo cedió, dejando sin efecto el decreto que expulsaba a los obreros. Sin embargo, el decreto supletorio consignó: “En cualquier movimiento obrero con carácter tendencioso que se efectúe en este puerto, el decreto [entrará] en vigencia con todo su rigor”. Tal como en 1918. Asunto que la IWW de Iquique contestó anunciando que “si el Subdelegado intentara hacer efectiva la amenaza, los gremios marítimos declararían la huelga general”.⁴¹

Dada la crispación, no es sorprendente que las semanas siguientes fueran agitadas. Básicamente porque la solidaridad entre trabajadores de ambos puertos podía constituir el mejor acto defensivo -aunque aquello significara respaldar huelgas con más huelgas-. Por ejemplo, fue en agosto del mismo año que los obreros de Pisagua anunciaron un boicot en solidaridad con una huelga suscitada en Iquique.⁴²

Y fue con motivo de la gran huelga de fines de 1923, nuevamente en Iquique, que los trabajadores de Pisagua iniciaron la propia en solidaridad.⁴³ Sin embargo, para mediados de octubre esto último se había traducido en la expulsión de cinco trabajadores y para noviembre las paralizaciones ya se asumían fracasadas en ambos puertos. Siendo crucial, en Pisagua, el reemplazo de obreros con presos comunes.⁴⁴

Conclusiones

Parte importante de los conflictos laborales que acontecieron en los puertos chilenos durante el primer cuarto del siglo XX -y con especial relevancia durante 1916-1923-, expresó la crisis de los agentes intermediarios como administradores del empleo eventual; fuesen estos los consignatarios o los capataces bajo su cargo.

En el caso de los puertos de Tarapacá, como Iquique y Pisagua -además de Caleta Buena y Junín-, ello se materializó en una serie de huelgas y *lockouts* cuyo objeto fue controlar el acceso al trabajo. Lo que, dada la relevancia fiscal de los embarques, obligó además una intromisión gubernamental caracterizada por la mediación y la represión, ejercida en diferentes grados, combinaciones y variantes.

Los documentos insertos en este artículo, centrados ambos en Pisagua, constatan la dinámica regional en la que tuvo lugar lo anterior. Concretamente, en las tarifas propuestas por los patrones a causa del conflicto de 1918, e igualmente en lo relativo a la mantención de “la redondilla” en 1923. Según sus términos, las casas embarcadoras tenían por marco “el litoral de la provincia”. Y lo mismo puede decirse de la actividad reivindicativa y solidaria de los trabajadores; propiciándose, en general, un proceso de rezago y ajuste de las condiciones laborales en Pisagua respecto de Iquique; cuestión que constata, por cierto, su geografía común y relacional.

³⁸ “El estado de sitio en Pisagua”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 15 de mayo de 1923. Sobre la IWW en Iquique: Santibáñez 2018.

³⁹ “La huelga de Pisagua” y “El delirium de los comunistas politiqueros”, *El Productor*, Iquique, 26 de mayo de 1923; “Las autoridades de Pisagua concluyen por hacer huir a los obreros eliminados”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 22 de mayo de 1923.

⁴⁰ “Frente al despotismo”, *El Sembrador*, Iquique, 26 de mayo de 1923 y “El movimiento de Pisagua”, *El Sembrador*, Iquique, 16 de junio de 1923.

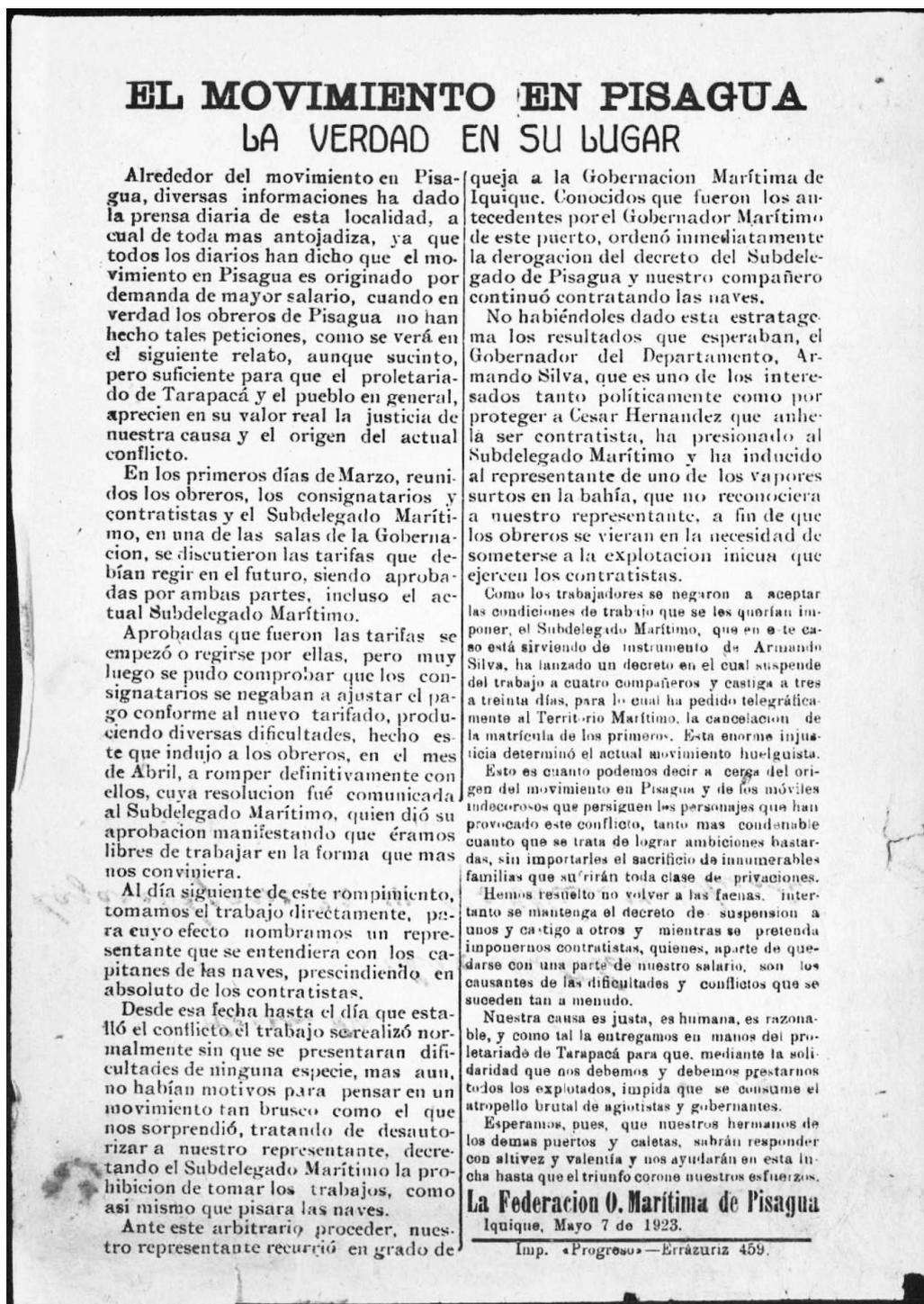
⁴¹ “Solicitada”, *El Sembrador*, Iquique, 30 de junio de 1923.

⁴² “De Pisagua”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 11 de agosto de 1923.

⁴³ “La huelga marítima se extiende a todos los puertos de la costa”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 29 de septiembre de 1923. Sobre la huelga de Iquique ver: Santibáñez 2019.

⁴⁴ “Comité de huelga”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 16 de octubre de 1923 y “La huelga de los trabajadores marítimos”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 18 de octubre de 1923; “De la huelga”, *El Sembrador*, Iquique, 3 de noviembre de 1923 y “Bajo la presión de la fuerza se hace volver al trabajo a los obreros de Junín”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 25 de octubre de 1923; “En Pisagua se está haciendo trabajar a los presos de la cárcel”, *El Despertar de los Trabajadores*, Iquique, 2 de noviembre de 1923.

Imagen 3



Documento de la Federación Obrera Marítima de Pisagua, "El movimiento en Pisagua. La verdad en su lugar", 7 de mayo de 1923, en: Nettlau, M., *Max Nettlau Papers* 3402: "Chile, 1898-1925 and n. d." (cover, large size A2), International Institute of Social History, Amsterdam.

En esta dinámica, la relación entre el puerto mayor y el puerto menor era lógicamente asimétrica. En principio, dicha asimetría estuvo signada por la fluctuación del movimiento mercantil, que afectó siempre y proporcionalmente a Pisagua. Lo que, según propone este texto, define a este último como puerto menor respecto de Iquique y remarca la connotación relacional

de la dinámica entre puertos menores y mayores en general; una relación subyacente y reforzada por la distinción institucional, mas no agotada en ella.

Al alero de aquella distinción, de hecho, aunque más directamente ligada al conflicto frontal de clases, el tratamiento institucional de la conflictividad laboral evidencia matices reveladores en la mixtura mediación-represión antes referida. Si se la observa en relación con Iquique, esta mixtura luce bastante más cargada a lo segundo en Pisagua. Por supuesto hay recursos comunes: La eliminación de obreros constatada en 1918 y en 1923 ocurría también en Iquique con relativa frecuencia, y también el encarcelamiento de huelguistas. Pero el hecho de que la prensa obrera tomara con más indignación que sorpresa el crimen de los cargadores de Pisagua, en 1918, y no dudara de la responsabilidad militar, cambia significativamente el grado de la represión. Por otra parte, la prohibición de pescar y la utilización de los presos como rompehuelgas entonan con aquello, en tanto reflejan, comúnmente, una hostilidad institucional tan permisiva como severa contra los trabajadores.

En esta misma línea debe considerarse la recurrencia al uso de tropas. Especialmente considerando el tamaño de Pisagua, presto al copamiento militar. Ciento veinte uniformados extra en un Departamento cuya población urbana no llegaba a las mil ochocientas personas, como ocurrió en 1917, debió transmitir una presencia bastante más intimidante que la expresada por los números.⁴⁵ Por esto, en 1923, los obreros aludieron el sofocamiento de la huelga como un “estado de sitio”. Agorando, en cierto modo, el nefasto rol de Pisagua como centro de prisión política durante el siglo restante (Valdivia, 2021; Guerrero, 2020). Además de ser una consecuencia de lo anterior, el caso de la circulación obrera constituye otro asunto relevante de notar. Pues los casos de los cargadores expulsados, tanto como la autoría sindicalista del segundo documento, permiten observar el tránsito de la fuerza de trabajo y de la experiencia obrera consigo, incluyendo la represiva y conciliatoria, en sus distintas formas, grados y combinaciones.

Ello agudizó, por cierto, la crisis de la estructura ocupacional que regía el trabajo eventual. A este respecto, es importante constatar que la repartición rotativa del trabajo era un mecanismo que ya existía en Pisagua cuando su instauración fue motivo de confrontación en Iquique, en 1916. Sin embargo, no está claro desde cuándo. Es probable que en Pisagua, a diferencia de Iquique, este sistema permaneciera en funcionamiento tras la derogación de los gremios decimonónicos. Por su coincidencia, en primer término, pero también por su carácter de puerto menor y en decadencia, dada la exigua cantidad de trabajo a repartir entre los obreros. De ser así, cabría hipotetizar que la asimetría desfavorable de las exportaciones pudo preservar formas de organización del trabajo que sucumbieron, pero luego fueron reclamadas, en los puertos mayores. Actuando, por ende, como la constatación de un mecanismo útil que, dada su funcionalidad, ejerció presión sobre estos últimos puertos. Ello, más el hecho de que este mecanismo parece haber facilitado la incorporación de obreros expulsados en otros puertos, permite explicar también la hostilidad institucional ya referida en Pisagua.

En suma, la distinción común entre puertos mayores y menores -legal, aduanera y concerniente a la circulación mercantil- constituye una base imprescindible para entender su dinámica regional. Pero también resulta insuficiente para comprender su metabolismo. Especialmente en lo referido a la circulación de la experiencia obrera y la intervención estatal sobre la conflictividad laboral. Dos facetas de la confrontación de clases que relucen con más nitidez al connotar el carácter relacional del binomio puerto mayor-puerto menor.

Anexo: Puertos mayores y menores a principios del siglo XX en Chile

<i>Puertos mayores</i>	<i>Puertos menores</i>
Arica Pisagua	Frontera de Sama Junín Caleta Buena

⁴⁵ El dato corresponde al censo de 1920 (Dirección General de Estadística, 1925, p. 9).

Camilo Santibáñez Rebollo

Iquique	Pabellón de Pica
Tocopilla	Punta de Lobos
Antofagasta	Cobija
	Mejillones
Taltal	Gatico
Caldera	Paposo
	Chañaral
Carrizal Bajo	Peña Blanca
	Huasco
	Sarco
Coquimbo	Totalillo
	Guayacán y Herradura
	Tongoy
	Puerto Oscuro
	Los Vilos
	Papudo y Zapallar
	San Antonio
Valparaíso	Matanzas
	Pichilemu
	Pichidangui
	Constitución
	Curanipe
	Huechupureo
	Llico
Talcahuano	Tomé
	Penco y Lirquén
	Dichato
	San Vicente
Coronel	Lota
	Carampangue
	Quidico
	Lebu
Valdivia	Corral
	Carahue
	Trumao
	Imperial Bajo
Puerto Montt	Calbuco
	Melinka
Ancud	Quemchi
	Quicaví
Punta Arenas	Porvenir

Fuente: Fagalde, 2011 [1903], p. 8.

Bibliografía

Acevedo, A. (1923). *El problema de las faenas marítimas en la zona salitrera. El sistema de redondilla y la nueva reglamentación*. Talcahuano: Librería e Imprenta Moderna.

Arantes, E. (2005). *O porto negro: Cultura e trabalho no Rio de Janeiro dos primeiros anos do séc. XX*. Campinas: Unicamp.

Arantes, E. (2010). *O Porto Negro: Trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Icarai: Universidade Federal Fluminense.

Arantes, E. (2013). A Vida na Estiva O cotidiano dos trabalhadores do porto do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX. *Revista Trilhas Da História* 3(5): 21-40.

Arantes, E. (2015). A estiva se diverte: Organizações recreativas dos trabalhadores do porto carioca nas primeiras décadas do século XX. *Revista Tempo* 22: 0041.

- Aravena, P. (2006). *Trabajo, memoria y experiencia: fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*. Valparaíso: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Universidad Arcis, sede Valparaíso. Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso.
- Barría, J. (1960). *Los movimientos sociales de Chile desde 1910 hasta 1926 (aspecto político y social)*. Santiago: Editorial Universitaria.
- Berrotarán, P. (1997). La privatización y los trabajadores del puerto de Buenos Aires (1991-1996). *Taller* 2(3): 124-136.
- Berrotarán, P. y Villarruel, J. C. (1994). Tiempos de derrota: los estibadores de Buenos Aires. 1955-1966. En: P. Berrotarán y P. Pozzi (Comp.) *Estudios inconformistas sobre la clase obrera argentina (1955-1989)*. Buenos Aires: Letra Buena, 71-87.
- Bialakowsky, A. L., y Fernández, B. (1994). *Las articulaciones laborales. Los estibadores del puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Centro Editor de America Latina.
- Calvagno, J. (2013). *Los estibadores del puerto de Buenos Aires: de Yrigoyen a Perón (1929-1947)*. V Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, Quequén.
- Cardoso, P. Q., Padovani, R. da C. y Tucci, A. M. (2014). Analysis of stressors agents and stress expression among temporary dock workers. *Estudos de Psicologia* 31(4): 507-516.
- Cariola, C. y Sunkel, O. (1982). *La historia económica de Chile, 1830 y 1930: Dos ensayos y una bibliografía*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana.
- Caruso, L. (2019). Territorialidades portuarias. La experiencia obrera en perspectiva local en el Puerto de Buenos Aires, inicios del siglo XX. En: A. Andújar y Leandro Lichmajer (Comps.), *Lo local en debate. Abordajes desde la historia social, política y los estudios de género (Argentina, 1900-1960)*. Buenos Aires: Editorial Teseo, 23-54.
- Caruso, L. (2019b). La huelga, el carnaval y los comicios: el mundo del trabajo portuario en Buenos Aires y la configuración de una comunidad obrera, verano de 1904. *Historia Crítica* 73: 163-191.
- Caruso, L. y Poy, L. (2014). Las primeras huelgas portuarias en Buenos Aires, 1889-1895. *Revista de Estudios del Trabajo* 47: 3-28.
- Costabal Arellano, S. (2011). *Patrimonio industrial del nitrato: Integración de la red productiva para la comprensión de la civilización salitrera*. Santiago: Tesis para optar al grado de Magíster en Gestión Cultural, Universidad de Chile.
- Couyoumdjian, J. R. (1986). *Chile y Gran Bretaña. Durante la Primera Guerra Mundial y la postguerra, 1914-1921*. Santiago: Editorial Andrés Bello / Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Cruz, M. C. V. e. (2006). Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: A Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. *Revista USP* 68: 188-209.
- Cruz, M. C. V. e. (2006b). Puzzling Out Slave Origins in Rio de Janeiro Port Unionism: The 1906 Strike and the Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café. *Hispanic American Historical Review* 86(2): 205-245.
- Cruz, M. C. V. e. (2012). A Liberdade do operário que foi escravo: Reflexões a partir de um percurso carioca. En: J. J. Reis y E. Azevedo (Eds.), *Escravidão e suas sombras (pp. 321-365)*. Salvador: EDUFBA, 321-366.
- Da Silva, F. T. (1995). *A Carga e a Culpa. Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo: Hucitec.
- Da Silva, F. T. (2003). *Operários sem patrões: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora Unicamp.
- Da Silva, F. T. y Gitahy, M. (2012). Trabalho e cultura na Cidade Portuaria de Santos (Brasil), 1890-1920. *El Taller de La Historia* 4(4): 15-36.
- De Aguiar, M. A. F., Junqueira, L. A. P. y Freddo, A. C. M. (2006). The Santos Stevedores' Union and the port modernization process. *Revista de Administração Pública* 40(6): 997-1017.
- De Albuquerque, M. (1983). *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro (1904-1920): Um estudo sobre a participação política das categorias portuárias no movimento operário da Primeira República*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais.
- De Almeida, L. G. N. (2003). *Estivadores do Rio de Janeiro: Um século de presença na história do movimento operário brasileiro*. Rio de Janeiro: Topbooks.
- De Laforcade, G. (2001). *A Laboratory of Argentine Labor Movements: Dockworkers, Mariners, and the Contours of Class Identity in the Port of Buenos Aires, 1900-1950*. Connecticut: Yale University.
- De Matos, M. (2006). Santos, o porto do café: Cidade, cotidiano e trabalho. *Estudos Ibero-Americanos* 30(2): 9-26.
- De Oliveira, C. A. (1998). Homens do Porto: Liberdade, Independência e solidariedade. *Projeto História* 16: 267-270.
- DeShazo, P. (1979). The Valparaíso maritime strike of 1903 and the development of a revolutionary movement in Chile. *Journal of a Latin American Studies* 2(1): 145-168.
- Diéguez, C. (2007). De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): Modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. Universidade de São Paulo.
- Diéguez, C. (2009). O ofício como instrumento de militância: O caso dos portuários avulsos de Santos/SP. *Cadernos CERU* 20(1): 277-291.
- Dirección General de Estadística (1925). *Censo de Población de la República de Chile*. Santiago: Soc. Imp y Litografía Universo.
- Donoso, C. (2005). El mito del puerto mayor. *Revista de Ciencias Sociales* 15: 90-115.
- Fagalde, A. (2011 [1903]). *El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento*. Santiago: Cámara Chilena de la Construcción-Pontificia Universidad Católica de Chile-Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

- Gitahy, C. (1987). *Proceso de trabalho e greves portuárias, 1889-1910: Estudo sobre a formação da classe operária no porto de Santos*. São Paulo: Vértice.
- Gitahy, M. L. C. (1992). *Ventos do mar: Trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Editora UNESP.
- Gomes, J. C. (2008). Trabalho, tradição e luta na transformação do Porto de Santos. *Dimensoes* 21: 205-219.
- Gomes, J. C. (2015). Tecnologia, Multifuncionalidade e Cultura do Trabalho no Porto de Santos. *X Workshop de pós-graduação e pesquisa do Centro Paula Souza*.
- Gomes, J. C. y Junqueira, L. (2008). Cultura e transformação do trabalho no porto de Santos. *Rev. Adm. Pública* 42(6): 1095-1119.
- Guerrero, B. (2020). (Ed.) *Vida, pasión y muerte en Pisagua*. Iquique: Ediciones El Jote Errante.
- Honorato, C. (1995). Doqueiro: Entre o controle e o acidente. *Anos* 90 3(4): 45-57.
- Honorato, C. T. (1996). *O polvo e o porto: A Cia. Docas de Santos, 1888-1914*. São Paulo: Editora Hucitec.
- Honorato, C. T., y Mantuano, T. V. (2015). O qué era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Revista Acervo* 28(1): 144-158.
- Iturriaga, J. (1997). *La huelga de trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso 1903 y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile*. Santiago: Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Leal, V. y Aguirre, C. (2012). *Estiba y desestiba: Trabajos y relatos del Valparaíso que fue (1938-1981)*, s/i.
- Machin, R., Couto, M. T. y Rossi, C. (2009). Representações de trabalhadores portuários de Santos-SP sobre a relação trabalho-saúde. *Saúde e Sociedade* 18(4): 639-651.
- Mangiantini, M., (2018). *El muelle de las brumas. La huelga portuaria de 1966 en Buenos Aires. ¿Un caso excepcional de resistencia o el preludio de la radicalización por venir?* IX Jornadas de Trabajo sobre Historia reciente, Córdoba.
- Nieto, A. (2019). Lucha de clases y activismo libertario en los albores de la década del treinta, ¿norma o excepción? Crónica del movimiento huelguístico de estibadorxs portuarixs en el sudeste bonaerense. *Necochea/Quequén, 1932. Avances del Cesor* 21: 175-198.
- Nieto, A. (2020). La huelga de estibadorxs de Ingeniero White (Bahía Blanca) hacia mediados de la década de 1960. *Anuario IEHS* 35(2): 101-124.
- Pinto, J. (1998). *Trabajos y rebeldías en la pampa salitrera. El ciclo del salitre y la reconfiguración de las identidades populares (1850-1900)*. Santiago: Editorial Universidad de Santiago.
- Pinto, J. y Valdivia, V. (2001). *¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alesandrismo en la Pugna por la Politización Pampina (1911-1932)*. Santiago: LOM Ediciones.
- Poy, L. (2019). Huelgas portuarias y ferroviarias en el “granero del mundo”. La disputa por el control del lugar de trabajo (Buenos Aires, 1903-1904). En: S. R. Tedeschi, & G. Pressel (Eds.), *Historia, regiones y fronteras: Cruces teórico-metodológicos, experiencias de investigación y estudios de caso*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 446-468.
- Queiroz, M., Moreira, M. y Dalbello-Araujo, M. (2012). O processo de modernização portuária e a produção de subjetividade: O caso do porto de Santos. *Cadernos de Psicologia Social Do Trabalho* 15(2): 205–218.
- Renner, C. (2004). *As transformações nas relações do trabalho portuário: O caso do porto de Santos*. VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais. Coimbra: Universidad de Coimbra.
- Risopatrón, F. (1890). *Diccionario jeográfico de las provincias de Tacna i Tarapacá*. Iquique: Imprenta de la Industria.
- Ruiz, C., Fernández Peña, C., Frías, E., y Martner D. (1919). *El problema social-económico del norte, Informe para estudiar las condiciones de vida en las provincias de Tarapacá y Antofagasta*. Santiago: Ministerio del Interior.
- Santibáñez, C. (2015). El movimiento obrero en los muelles salitreros chilenos: Apuntes en torno a un informe de huelgas (Iquique, 1916). *Revista Paginas* 7(14), 2015: 7-19.
- Santibáñez, C. (2016). Posiciones estratégicas y fuerza obrera: Apuntes en torno a un ciclo huelguístico de los estibadores del salitre (Chile 1916-1923). *Izquierdas* 30: 188-214.
- Santibáñez, C. (2017). Los trabajadores portuarios chilenos y la experiencia de la eventualidad: Los conflictos por la redondilla en los muelles salitreros (1916-1923). *Historia* 50(2): 699-728.
- Santibáñez, C. (2018a). La IWW y el movimiento obrero en Chile: El caso de los obreros portuarios nortinos (1919-1923). *Diálogo Andino* 55: 19-28.
- Santibáñez, C. (2018b). *Benito Rojas Ortiz, El Proletario y el Sindicato de Cargadores de Iquique (1913-1918). Notas de investigación sobre el sindicalismo revolucionario en Chile*. Ponencia presentada en las II Jornadas Internacionales de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda, Buenos Aires.
- Santibáñez, C. (2019). Comunidades obreras portuarias y propensión a la huelga: Iquique, 1923. *Avances del Cesor* 21: 161-174.
- Santibáñez, C. (2020). ‘La clase más baja del sindicato’: Nota de investigación sobre los pincheros en el puerto de Valparaíso (1967-1981). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* 17: 96-119.
- Santibáñez, C. (2021). De las tabernas a los sistemas rotativos de contratación: Obreros, capataces y alcohol en las faenas portuarias (Chile, 1914-1923). *Estudios Atacameños* 67: E3636.
- Santibáñez, C. (2021b). *Ratas y pollos: The union administration of casual employment on the Chilean docks (Valparaíso, 1960s-1980s)*. Ponencia presentada en la WORCK Conference 2/ELHN Conference 4, University of Vienna, Vienna.
- Sarti, I. (1973). *Estiva e política: Estudo de caso no porto de Santos*. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.
- Sarti, I. (1981). *Porto Vermelho: Os estivadores santistas no sindicato e na política*. Río de Janeiro: Paz e Terra.

“La crisis del trabajo eventual en un puerto menor: Pisagua (1918, 1923)”

- Siqueira, E. D. (2006). O porto do Rio e seus bairros: Cultura, memória e representações sociais nas vozes de seus moradores. *Morpheus* 5(9), 4767.
- Snitcofsky, V. (2011). Villas de Buenos Aires y conflictos portuarios bajo el gobierno de Onganía: aportes para un análisis de la articulación entre sindicalismo de base y organización territorial. V. Basualdo (Coord.). *La clase trabajadora argentina en el siglo XX: experiencias de lucha y organización*. Buenos Aires: Atuel, 51-80.
- Valdivia, V. (2021). *Pisagua, 1948. Anticomunismo y militarización política en Chile*. Santiago: Lom Ediciones.
- Van Voss, L. H. y van der Linden, M. (2003). Estibadores: Configuraciones, 1790-1970. *Historia Social* 45: 35-52.
- Wormald, A. (1972). *Historias olvidadas del norte grande*. Arica: Departamento de Historia de la Universidad del Norte.
- Yávar Meza, A. (1988). *El gremio de jornaleros y lancheiros de Valparaíso, 1837-1859. Etapa de formación*. Tesis para optar al grado de Magister Artium, mención Historia, Universidad de Santiago de Chile.
- Zapata, A. B. (2009). *Micro-escenarios de trabajo, obreros y dictaduras. Lo posible, lo problemático y lo complejo en la reconstrucción de la conflictividad laboral en estibadores del Puerto Ingeniero White*. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.
- Zapata, A. B. (2017). Portuarios en lucha: de la huelga de 1966 a la demanda por un ‘puerto-fábrica’ en Bahía Blanca. *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda* 11: 163-182.
- Zolezzi Velásquez, M. (2020). Pisagua: En el Ciclo Salitrero. En: B. Guerrero Jiménez (Ed.), *Vida, pasión y muerte en Pisagua*. Iquique: Ediciones El Jote Errante, 38-67.

Publicaciones periódicas

- Boletín mensual de la Asociación de Productores de Salitre*, Valparaíso.
- El Despertar de los Trabajadores*, Iquique.
- El Productor*, Iquique.
- El Sembrador*, Iquique.
- El Surco*, Iquique.

Fondos documentales

- Archivo de la Intendencia de Tarapacá, Iquique, Chile.
- Archivo Nacional de la Administración, Santiago, Chile.
- Max Nettlau Papers, International Institute of Social History, Ámsterdam.

Recepción: 28/10/2021
Evaluado: 17/11/2021
Versión Final: 09/12/2021