

En río revuelto ganancia de Pescador. El gremio marítimo y el peronismo: un estudio de la huelga de 1950

In a Rough River, the Fisherman Gains. The Maritime Trade Union and the Peronism. A Study of the Strike of 1950

Gustavo Nicolás Contreras*

Resumen

Enmarcado en un proyecto de investigación que pretende conocer la forma en la que participó la clase obrera durante el peronismo, el siguiente trabajo se abocará al estudio de la huelga marítima de 1950. Aquel conflicto cobró gran notoriedad tanto porque se paralizaron gran parte de los puertos nacionales por más de dos meses como por su repercusión en muchos puertos extranjeros luego de que la Federación Internacional del Transporte declaró el boicot a los barcos argentinos en solidaridad con los trabajadores marítimos de nuestro país. Pese a esta magnitud, el hecho ha sido poco considerado por los estudios sobre el período. En este sentido, avanzar en su análisis nos permitirá recuperar la historia de un episodio de las luchas obreras, precisar la actuación de un gremio con dirección no peronista y complementar nuestros conocimientos sobre la dinámica de los conflictos sindicales durante el peronismo.

Palabras Clave: Conflictos sindicales - huelga - trabajadores marítimos - puertos - peronismo.

Abstract

Framed in a research project which pretends to know how the working class participated during the Peronism, the following article will study the maritime strike of 1950. That conflict had great relevance, not only because a big part of the national ports stopped during two months but also because of its repercussion in many foreign ports after the International Transport Federation had declared the “boycott” of the Argentine ships in solidarity with the maritime workers of our country. Despite this magnitude, the conflict has been hardly considered by the studies of that period. Therefore, the analysis will let us recover one episode in the labor struggles, describe the actions of one non-peronist directed trade union and add to our knowledge of the dynamics of the conflicts of the trade unions during the peronist government.

Key Words: trade unions - strike - marine workers - ports - peronism

* El autor es Profesor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata y es miembro del Grupo de Investigación sobre Movimientos Sociales y Sistemas Políticos en la Argentina Moderna (MSSPAM). Desde hace varios años estudia los conflictos sindicales ocurridos durante el peronismo (1946-1955), primero mediante becas de investigación de la UNMdP y actualmente con una beca doctoral del CONICET. Ha publicado parte de su trabajo en actas de congresos, capítulos de libros y revistas especializadas. gustavoke@hotmail.com



Presentación

Enmarcado en un proyecto de investigación que pretende conocer la forma en la que participó la clase obrera durante el gobierno peronista, el siguiente trabajo se centrará en el análisis de la huelga marítima de 1950. Es necesario destacar que ésta ha pasado casi desapercibida en los escritos sobre el período, hallándose sólo breves menciones al respecto. Esta ausencia llama la atención si se evalúa la magnitud nacional e internacional que tuvo el conflicto y la importancia que le dieron los actores de la época. Ocurrida entre abril y agosto de 1950, la huelga marítima puede ser ubicada en el ciclo de conflictos sindicales acaecidos entre 1949 y 1951, los cuales se desarrollaron en un contexto de creciente crisis económica y de polarización política, adquiriendo una notoriedad importante.

Sin embargo, no sólo se buscará rescatar un hecho descuidado por la historiografía sino que a partir de su estudio empírico se intentará avanzar en el conocimiento de la estrategia que adoptaron los trabajadores en ese momento particular de su desarrollo que fue el peronismo. Reconociendo la hegemonía de una estrategia reformista en el movimiento obrero de aquel período, el siguiente trabajo sostiene que ésta puede tomar distintas expresiones (económicas, corporativas, políticas e ideológicas). En este sentido cobra relevancia analizar la lucha que dieron distintas fracciones obreras por la dirección del proceso.

Este abordaje a su vez nos permitirá reflexionar sobre la relación entablada entre el movimiento obrero y el gobierno peronista. De esta manera, por un lado, serán revisadas las visiones que plantearon un vínculo “inherente” o “natural” entre ambos, priorizándose un planteo que entiende que las características que tomó ese vínculo correspondieron tanto al resultado de las luchas que dieron distintas fracciones obreras por imponer sus perspectivas como a las posibilidades que éstas encontraron en contextos determinados. Por otro lado, en este examen de las distintas orientaciones existentes al interior del gremio marítimo, se reparará en los antecedentes y las características de las organizaciones que actuaban en el gremio marítimo así como también se tratará de precisar el desempeño de un gremio con dirección no peronista. Esta última cuestión toma relevancia en tanto que no es mucho lo que se sabe al respecto, y en su investigación es posible reconsiderar ciertos conceptos preestablecidos sobre la actuación de los sindicatos opositores, la cual muchas veces es homologada a la posición defendida por los partidos políticos antiperonistas, desconociendo así ciertas características propias de la acción de los sindicatos que no se alineaban con el peronismo.

Breve estado de la cuestión

Los textos académicos han destacado los conflictos ocurridos entre 1949 y 1951, aunque el caso de los marítimos ha recibido escasa atención. En este sentido, Samuel Baily señaló que en los últimos años del primer mandato de Perón las principales huelgas fueron realizadas por gráficos, azucareros, frigoríficos, marítimos, bancarios y

ferroviarios. Para ejemplificarlas, por decisión metodológica, sólo se explayó en el caso de los ferroviarios.¹ Del mismo modo Walter Little concluyó que los sindicatos que de alguna manera se oponían ideológicamente a Perón podían agruparse en cuatro categorías (oposición, sindicalismo, liberalismo y peronismo independiente), en las cuales el gremio marítimo no recibió tratamiento, aunque fue asimilado a la “oposición liberal” de la Fraternidad en una nota al pie de página.² Llamativamente se nota la misma carencia en el trabajo más completo sobre el tema, donde Louise Doyon apenas menciona la huelga marítima.³ Asimismo, Hugo Gambini no da cuenta del episodio al repasar los conflictos sindicales del período.⁴ Sólo Torcuato Di Tella, Rubens Íscar, Félix Luna y Orestes Confaloneri le dedican exiguas líneas.⁵

¿Cómo se explica esta ausencia? Una primera respuesta podría aludir a la poca significación de la huelga. Sin embargo, lejos estuvo de haber sido así. Los trabajadores marítimos se desarrollaban en un sector de suma importancia en la economía argentina. Su actividad huelguista por más de cuatro meses junto a su repercusión internacional, se tornaron una preocupación de primer orden para el gobierno, quien por todos los medios intentó quebrar el movimiento.⁶ Esto nos lleva a una segunda respuesta posible, al verificarse que uno de los medios utilizados contra el paro fue su negación a través de una fuerte campaña por parte de los diarios oficialistas. Y si bien esto pudo influenciar la mirada académica sobre el proceso, en contrapartida a este desconocimiento o minimización, la prensa opositora se ocupó de exaltar el hecho. ¿A quién creerle? Para el investigador no queda más opción que contraponer ambas visiones y acudir, en lo posible, a otras fuentes para superar estas subjetividades “obvias”. En relación a esto, una tercera respuesta sobre este bache nos lleva al te-

¹ Baily, Samuel *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986.

² El autor toma los casos de ferroviarios, frigoríficos, gráficos y bancarios. Little, Walter “La organización obrera peronista y el Estado peronista, 1943-1955”, en *Desarrollo Económico*, N° 75, Buenos Aires, 1979.

³ La autora aborda para el período 1949-1951 las huelgas de azucareros, frigoríficos, gráficos, bancarios y ferroviarios. Doyon, Louise *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2006.

⁴ Para los años que van de 1949 a 1951 describe los conflictos de bancarios, gráficos y ferroviarios. Gambini, Hugo *Historia del peronismo. El poder total (1943-1951)*, Buenos Aires, Planeta, 1999.

⁵ Di Tella, Torcuato *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Buenos Aires, Ariel, 2003; Íscar, Rubén *Origen y desarrollo del movimiento sindical argentino*, Buenos Aires, Anteo, 1958; Luna, Félix *Perón y su tiempo /2*, Buenos Aires, Sudamericana, 1985; Confaloneri, Orestes *Perón contra Perón*, Buenos Aires, Antigua, 1956.

⁶ Franz Bayer, trabajador del gremio, recuerda que los marítimos con el pasar de los años se referían a ella como “la gran huelga”. Entrevista del autor, 19/05/2007.



rreno de los “comportamientos ideológicamente determinados”. Haber ubicado a los trabajadores marítimos entre los opositores a Perón se tradujo en que su huelga fue una acción esperada, “natural”, que no necesitaba explicación por su “obviedad”, restándole importancia a su estudio.

El posicionamiento institucional-político antiperonista del Partido Comunista, del Partido Socialista y de la Unión Cívica Radical, compartido también por los partidarios anarquistas y sindicalistas, ha sido linealmente equiparado al comportamiento de los gremios por ellos dirigidos durante el gobierno peronista. En esa lectura del proceso fue destacada tanto la intransigencia frente al aparato estatal como la militancia política contra el gobierno. Sin embargo, la realidad sindical dista en algunos aspectos de esta imagen. Es sabido que desde sus orígenes el peronismo atrajo a gran cantidad de gremialistas socialistas y sindicalistas (y en menor medida a anarquistas y comunistas) con su política laboral. Aquel fue sin dudas un momento donde las identidades y tradiciones sindicales estaban en un proceso de fuerte redefinición.

El conocimiento de la compleja realidad de la oposición sindical durante el gobierno peronista sigue siendo eludido al ser aquella directamente homologada a las posiciones de la dirigencia partidaria antiperonista. De igual modo poco se sabe sobre la acción concreta de los distintos sindicatos, ya que la misma ha sido considerada esquemáticamente en tanto si se alineaban con los opositores o si se subordinaban al gobierno. Salvo contadas excepciones, no se han abordado en profundidad las zonas grises ni las contradicciones por las que atravesaba la clase obrera en esa coyuntura. Indagar esta falencia en el conocimiento de las ciencias sociales nos permite revisar varios supuestos implícitos de los estudios sobre la relación clase obrera-peronismo.

El devenir del gremio marítimo mostró su complejidad cuando cierto apoyo a la política laboral del gobierno entró en tensión con su filiación no peronista. La exploración del caso cobra relevancia en el debate historiográfico si se consideran los aportes realizados por Hugo del Campo. En su investigación el autor, entre uno de sus objetivos, “se propuso rastrear en la tradición *sindicalista* el origen de algunas características del movimiento obrero argentino que se desarrollaron en la década del '30 y que contribuyeron a la configuración del sindicalismo peronista”.⁷ Del Campo afirma que el *sindicalismo* como corriente

⁷ Del Campo, Hugo *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2005, p. 25. “...trate de rastrear en su historia algunas tendencias que facilitaron su vinculación con el peronismo: burocratización, reformismo pragmático, apelación al arbitraje favorable del estado; apoyo político a quien sostuviera sus reivindicaciones; desconfianza y hostilidad frente a los partidos obreros... Encontré sobre todo estas tendencias en el seno de la corriente *sindicalista* (...). Creo que esas actitudes prepararon el terreno para que muchos dirigentes sindicales respondieran favorablemente a las propuestas de Perón como antes habían buscado el apoyo de Yrigoyen o de Ortiz”. Ídem, p. 15.

pragmática y economicista acuñó ciertas características que perdurarían y que de alguna manera estarían presentes en el sindicalismo peronista. Llamativamente el gremio marítimo fue uno de los máximos exponentes de la orientación *sindicalista*. Sin embargo su filiación no peronista parecería contradecir de alguna manera la hipótesis de Del Campo. El análisis de la huelga marítima de 1950 nos permitirá también avanzar en la precisión de lo que en primera instancia se muestra como una contradicción.

La siguiente investigación, entonces, sostiene que no es suficiente clasificar qué sindicatos se alineaban con el peronismo y cuáles con el antiperonismo para entender cómo participaron los trabajadores durante el gobierno de Perón. Es necesario complementar esta distinción con el conocimiento de los objetivos que perseguían los obreros en esas articulaciones y de las prácticas concretas que resultaron de ellas. En este sentido, el estudio molecular del conflicto marítimo nos permitirá acercarnos al conocimiento de la estrategia de la clase obrera.⁸ En su observación se aspira a obtener una visión más amplia que la ofrecida por la sola distinción del alineamiento político-ideológico de su dirección. Partiendo desde esta perspectiva se privilegiará una mirada integral que aborde conjuntamente los aspectos económicos, corporativos, políticos e ideológicos que emergieron en aquella huelga. También se dará cuenta de cómo en su desarrollo se involucraron de manera particular dependencias estatales, sindicatos, organizaciones internacionales, etc.⁹ Todo ello es importante al momento de intentar comprender la forma en la que participó la clase obrera durante el gobierno peronista.

Antecedentes organizativos del gremio marítimo

Los puertos cobraron un lugar de primera importancia en el modelo agro-exportador de la Argentina de fines del siglo XIX y principios del XX. Su funcionamiento

⁸ Utilizo el concepto en el sentido que le dio Nicolás Iñigo Carrera en *La estrategia de la clase obrera. 1936*, Buenos Aires, Madres de Plaza de Mayo, 2004.

⁹ En un documento de trabajo reciente sobre el gremio de la carne intenté recuperar en toda su dimensión cómo el sindicato si bien apoyó al gobierno desde sus orígenes y se reconocía peronista, lejos estuvo de subordinarse y mantuvo su propia posición en torno al nivel salarial, las condiciones de trabajo, el funcionamiento de la comisión paritaria de la industria de la carne, al cumplimiento de los convenios colectivos, el tipo de organización sindical y el rol del Ministerio de Trabajo, lo cual lo llevó también a enfrentarse con el gobierno en el plano político e ideológico. Contreras, Gustavo “El peronismo obrero. La estrategia laborista de la clase obrera durante el gobierno peronista. Un análisis de la huelga de los trabajadores frigoríficos de 1950”, en *PIMSA 2006*, Buenos Aires, 2007. Allí el lector encontrará un desarrollo más amplio de la propuesta teórica. En la misma línea puede leerse Contreras, Gustavo “Los trabajadores gráficos, la prensa y la política durante el peronismo”, en Da Orden, Maria Liliana y Melón, Julio (Compiladores) *Prensa y periodismo. Discursos, práctica, empresas (1943-1958)*, Rosario, Editorial Prohistoria, 2007.



era vital para la economía nacional. Las crecientes actividades exportadoras e importadoras, junto a las tareas relacionadas a ello, desarrollaron notablemente el sector. Las burguesías locales y extranjeras obtenían cuantiosos beneficios, mientras que el revés de la moneda mostraba que las condiciones de trabajo en los puertos, los talleres y los barcos eran duras, tanto por las propias características de las tareas así como por las extensas jornadas, las malas condiciones laborales, etc. Esta cruda realidad estimuló los primeros pasos organizativos por parte de los trabajadores.

Desde sus orígenes, a principios del siglo XX, los marítimos recibieron la influencia del anarquismo y el sindicalismo revolucionario y, en menor medida, del socialismo. El llamado que las dos primeras hacían a la acción directa, su perspectiva revolucionaria y una valoración positiva de la violencia obrera tuvieron buena recepción en un sector donde la patronal estaba poco dispuesta a negociar, que reprimía todo intento de organización o de reivindicación obrera y que en esa actitud era secundada por el gobierno y la policía. Incluso la patronal recurría con frecuencia a fuerzas de choque de civiles y agrupaciones de rompehuelgas, lo cual originaba enfrentamientos con los trabajadores sindicalizados, que no pocas veces terminaban a punta de cuchillo o a los tiros. La posición intransigente de los patrones y el gobierno fue respondida con intransigencia por el movimiento obrero del puerto.

En los puertos actuaban por lo menos tres grandes gremios. Por un lado, los gremios *marítimos* agrupaban a todo el personal embarcado, desde los capitanes hasta los marineros, cocineros y camareros. Por su parte, *los portuarios* congregaban principalmente a los estibadores, quienes se ocupaban de la carga y descarga de las embarcaciones. Por último, encontramos a los *constructores navales*, quienes se dedicaban a la construcción y reparación de los distintos tipos de barcos, siendo predominante esta última tarea. A los fines de este artículo mi interés se centrará en la evolución de los marítimos, ya que éstos protagonizaron la huelga de 1950, aunque recibieron la solidaridad de los otros dos gremios.

Las condiciones adversas que enfrentaban los marítimos para la organización obrera tenían una contraparte que marcaba también su potencialidad. Señala Di Tella que en el gremio marítimo había una fuerte “comunidad ocupacional”, dada por la vida en los barcos que implicaba una convivencia que a veces duraba meses y que, en muchos casos, se extendía en los lugares de residencia, generalmente ubicados alrededor de los puertos.¹⁰ De esta

¹⁰ Di Tella, Torcuato op. cit., p. 245. Joel Horowitz considera que también los ferroviarios son una comunidad ocupacional, la cual define a través de Graeme Salaman como “una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida (...). Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo, que su vida entera fuera de éste se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él... Construyen su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tarea son sus amigos cuando la tarea termina, y sus intereses

manera, la propia actividad creaba relaciones de unidad, solidaridad y organización. Desde el capitán hasta el último marinero debían trabajar en conjunto, coordinados y ordenadamente. En el barco todos dependen de los otros tripulantes para poder desarrollar la actividad y en algunos casos hasta para sobrevivir. “Posiblemente esto hacía que hubiera más tolerancia entre gente de diversas ideológicas”.¹¹ Aunque es necesario destacar que también se daban conflictos entre los distintos oficios, tanto por cuestiones de jerarquía como por cuestiones de delimitación en la distribución de tareas, así como por temas sindicales, políticos e ideológicos. La multiplicidad de oficios que intervenían en la actividad marítima fue sin dudas un punto central al momento de evaluar la construcción sindical. Sin poder ser disueltos ni obviados, los múltiples oficios fueron encontrando en la forma federativa la mejor opción para avanzar en la organización de la rama de actividad.

Los primeros pasos organizativos fueron dados por los foguistas y los marineros quienes formaron una Sociedad de Resistencia en 1902. A pesar de este avance en 1906 la Sociedad sufrió el divisionismo producto de la declaración finalista del Vº Congreso de la FORA. Pero ese mismo año volvió a reagruparse con motivo de una huelga que logró “aumentos de salarios, jornada de ocho horas para todas las secciones, descanso dominical para las tareas que lo permitiesen y la patronal aceptó la responsabilidad por los accidentes de trabajo”.¹² Sobre esta base se creó La Liga Obrera Naval Argentina. La LONA en 1910 impulsó una huelga exitosa, pero no pudo sobrevivir a ella.¹³ Inmediatamente foguistas y marineros volvieron a unirse fundando la Federación Obrera Marítima (FOM), bajo la dirección de Francisco García y orientada por una mezcla de anarquismo moderado-organizador y sindicalismo revolucionario.

La FOM pronto se convirtió, junto a los ferroviarios, en la vanguardia del movimiento obrero argentino. La importancia de los transportes en el modelo agro-exportador no sólo les permitía incrementar su masa de afiliados y acumular fuerza a partir de la posibilidad de paralizar el circuito económico nacional mediante huelgas y boicots, sino que en su estructuración abarcaban un amplio territorio, situación que hicieron valer no sólo para construir un sindicato de escala nacional sino también para desarrollar la organización de otros gremios. Así los marítimos estimularon y apuntalaron la sindicalización de los hacheros

y actividades en los momentos de ocio giran en torno al trabajo”, citado en “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1922-1943)”, en *Desarrollo Económico*, N° 99, Bs. As., 1985.

¹¹ Di Tella, Torcuato op. cit.

¹² Troncoso, Oscar *Fundadores del gremialismo obrero/1*, Buenos Aires, CEAL, 1983, p. 78.

¹³ La LONA se disolvió porque su secretario general, Juan Colmeyro, fue acusado de recibir un soborno por parte de los capitalistas navieros y de “ser confidente policial”. Poco después pagaría estas acusaciones con su vida. Troncoso, Oscar op. cit., p. 81; Di Tella, Torcuato op. cit., p. 251.



de La Forestal, los obreros de las fábricas de tanino de Las Palmas, los yerbateros misioneros, los estibadores de los puertos del interior, etc. Incluso fueron varias las huelgas y los boicots declarados en solidaridad con otros gremios, posibilitando su victoria, como en los casos de frigoríficos y ferroviarios en 1917, La Forestal en 1921, etc.

Esta práctica de solidaridad sería reconocida por el proletariado argentino, y la importancia de la FOM tomaría un primer plano en el IX° Congreso de la FORA, en 1915. Este fue hegemonizado por la FOM y presidido también por Francisco García. Pero en esta coyuntura su orientación se fue alejando de las luchas maximalistas del todo o nada, valorando tanto las conquistas meramente gremiales como la intervención del estado en los conflictos entre el capital y el trabajo. En 1916 rompiendo con la tradición de no buscar apoyos oficiales, la FOM entrevistó a Yrigoyen pidiéndole su mediación en la huelga que impulsaba.¹⁴ Obteniendo un resultado exitoso inauguró así una tradición de diálogo y negociación con el estado, que se fue acentuando con el correr de los años.¹⁵ La huelga revolucionaria dejaba lugar a la huelga reivindicativa y, en este camino, se afianzaba una estrategia reformista en esta fracción de la clase obrera, que dos décadas más tarde sería hegemónica en el movimiento obrero.

Desde 1916 a 1924 la FOM vivió su mejor época. Los resultados positivos de su perspectiva la convirtieron en el brazo fuerte de la FORA IX° Congreso y luego de la Unión Sindical Argentina (USA), en 1922. En esos años la FOM acumuló fuerzas mediante un planteo que priorizó, por un lado, la unidad del conjunto de los marítimos tanto sobre sus oficios particulares como sobre sus posiciones políticas e ideológicas; y por otro, la apelación a la intervención del estado en los conflictos laborales para la obtención de reivindicaciones puntuales y concretas. De esta manera, la perspectiva de un sindicalismo menos revolucionario, más pragmático y economicista logró agrupar al personal jerárquico (capitanes, patronos de lanchas, oficiales, baqueanos, prácticos, comisarios navales, radiotelegrafistas, etc.) junto a quienes realizaban oficios menos calificados (marineros, foguistas, conductores, co-

¹⁴ Véase en este mismo número Caruso, Laura “La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre 1916”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 1, Mar del Plata, 2008, pp. 23-34. La búsqueda de apoyo estatal puede rastrearse incluso desde 1911, cuando la FOM acudió al Ministro del Interior Indalecio Gómez.

¹⁵ “Dos factores facilitaban el acercamiento entre Irigoyen y los *sindicalistas*. Por un lado, la común rivalidad de ambos frente al PS: si a Irigoyen le interesaba consolidar la dirección *sindicalista* de los gremios como barrera contra el avance de la influencia socialista, a los *sindicalistas* no les preocuparía que los obreros votaran por un gobierno que se mostraba dispuesto a apoyarlos en lugar de hacerlo por sus rivales en el campo gremial. Por otro lado, como hemos dicho, la orientación crecientemente pragmática y economicista de los *sindicalistas* hacía que no dudaran en dejar de lado viejos principios si, con la ayuda que les ofrecía el estado, podían obtener más fácilmente sus reivindicaciones” Del Campo, Hugo op. cit., pp. 42-43.

cineros, mozos, etc.).

Este bloque fue quebrado en 1924. Las diferencias entre las organizaciones de oficiales y tripulantes provocaron la derrota de la FOM en una larga huelga. Como consecuencia se dispersaron las agrupaciones por oficio y surgió un sindicato patrocinado por la empresa Mihanovich: la Unión Obrera Marítima (UOM). En ésta, enemiga de la FOM, actuaron desde sus inicios una mezcla de agentes patronales, individuos pragmáticos y algunos más solidamente ligados al gremio pero opuestos a la forma de actuación de la FOM. Controlada por la empresa más grande y significativa del puerto, la UOM recibía constantemente denuncias de amarillismo.¹⁶

En 1926 a través de un Comité de Unidad se intentaría revertir la situación a partir de un nuevo entendimiento entre la oficialidad y los tripulantes. Pero la tarea de reconstrucción sería costosa. Recién en 1934 las negociaciones para la unidad retomarían fuerza cuando la FOM bajo la dirección de Fortunato Marinelli¹⁷ impulsó un Comité Mixto para coordinar actividades con entidades autónomas y de oficiales, respondiendo de alguna manera a la tendencia de la época de formar sindicatos únicos por industria. A su vez, hacia mediados de la década del '30, el sector mayoritario del movimiento obrero también adoptaba una estrategia reformista.¹⁸ El intento unitario recobró fuerza con las perspectivas favorables que encontraron los sindicatos con el advenimiento del peronismo.¹⁹ En junio de 1946 la FOM participó en tratativas de unidad con la UOM y con otras cuatro entidades de trabajadores calificados del área. De este núcleo inicial se organizó una Comisión Intersindical de Unidad Marítima (CIUM), cuyo objetivo era formar una Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA) que incluyera a todos los marítimos citados (administrativos, profesionales y tripulantes) en su seno e invitara a participar a portuarios y navales.²⁰ Para evitar trabas se postergó la

¹⁶ Di Tella, Torcuato op. cit.

¹⁷ Fue secretario general de la FOM desde 1933 hasta 1945, y secretario general de la USA desde que se refundó en 1937 hasta 1942, cuando dejó el cargo por la dirección de la caja de jubilaciones de los marítimos. Investido de este cargo formó parte del Consejo Asesor del Instituto Nacional de Previsión Social reorganizado por la Secretaría de Trabajo dirigida por Perón. Esta participación fue criticada por los más enconados opositores al peronismo. Marinelli, junto a Luis Gay y otros, se enrolaba en la línea más pragmática del *sindicalismo*, que se diferenciaba de la más ideológica de Sebastián Marotta y demás. Véase Di Tella, Torcuato op. cit. p. 256.

¹⁸ Véase Iñigo Carrera, Nicolás op. cit.

¹⁹ Véase Doyon, Louise, “La organización del movimiento sindical peronista 1946-1955”, *Desarrollo Económico*, N° 94, Buenos Aires, 1984.

²⁰ Relacionando las características laborales con su programa de construcción sindical, la CGGMA señalaba su prioridad por lograr la unidad del conjunto de los trabajadores marítimos: “La tripulación de un buque la forman la oficialidad, la maestranza y la marinería. *Todos* firman un rol para desempeñar determinada



decisión de adherir a la CGT peronista o a la USA *sindicalista*.

Los dos gremios principales (FOM y UOM) debían disolverse fusionándose en una nueva entidad denominada Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), que debía representar a los 70.000 marítimos del país y confederarse en la CGGMA. Disuelta la FOM a principios de 1947, sus ex afiliados esperaban que la UOM hiciera lo mismo y consecuentemente sus miembros se afiliaran al SOMU. Pero antes de que se iniciara el congreso de la UOM previsto para febrero de 1948, sus dirigentes invocando una orden de la CGT argumentaron que la UOM no podía vincularse a la CGGMA. Ante el escándalo que estalló con la intervención de la CGT, la mayoría de los obreros de la UOM de todos modos se afiliaron al SOMU, sin hacer caso a las decisiones que venían de las oficinas de la UOM y la CGT.

La dirección del SOMU quedó en manos de los militantes de la ex FOM, encabezados por Antonio Aguilar, quienes pese a no ser peronistas estaban dispuestos a convivir con los trabajadores justicialistas y el gobierno de Perón. Así en la *Revista Congregar*, órgano de la CGGMA, “aparecían ocasionalmente fotos de Perón y artículos que elogiaban la labor de ciertas reparticiones del Estado, aunque sin caer en la propaganda oficialista, al menos explícita”.²¹ Tempranamente, en enero de 1945, Aguilar en representación de la FOM participó en la firma de un Convenio Colectivo de Trabajo Marítimo y Fluvial en la Secretaría de Trabajo y Previsión junto con la UOM. Por este acto tuvo que defenderse de los sectores más doctrinarios que lo acusaban de “colaboracionista”. De todos modos Aguilar “evitaba los purismos de la tradición sindicalista y no tenía empacho en ir a las oficinas de gobierno por su gremio”²²

Haciendo caso de su orientación *sindicalista*, el SOMU especificaba en su declaración de principios que habría exclusión de temas ideológicos, religiosos y políticos así como señalaba al estado como un aliado deseable para la resolución de los problemas laborales. Así lo expresaban en un artículo titulado “Políticos en los sindicatos, no!... Pero sectarios tampoco”: “había que darse cuenta de que

función, pero en la vida diaria del buque forman un *todo* único e indivisible. *Todos* dependen de *todos*. A bordo no hay super-numerarios. *Todos* son felices cuando el capitán puede asentar en su diario de navegación ‘sin novedad’. *Todos* sufren, pero *todos* luchan contra los elementos cuando estos acometen a la embarcación. *Todos* ofrecen su vida sin preguntar por qué en defensa de su buque. Llegados a puerto *todos* tienen el mismo anhelo: el hogar. Coloque este aspecto de la vida de abordo en el plano sindical y verá Ud. claramente qué es la CGGMA. Somos nosotros, los mismos de abordo, defendiendo una misma nave; con el mismo ideal: que llegue a puerto seguro para la felicidad del hogar”, *Informativo*, Nº 1, 27/5/1950.

²¹ Di Tella, Torcuato op. cit.

²² *Ibidem*. Aguilar sucedió en la secretaría general de la FOM a Marinelli y fue secretario administrativo de la USA entre 1945 y 1947.

la intervención del estado en los conflictos obreros es una realidad en todo el mundo, pero no por ello podía decirse que el sindicalismo es un rebaño en esos países. Partir del punto de que aceptar la intervención del estado es renunciar a los principios sindicales es un juicio deformado por la pasión”.²³ Señala Di Tella que la experiencia de este gremio es un caso muy peculiar, ya que muy unido por características laborales y con larga experiencia de lucha, mantuvo su independencia por largos años, en una convergencia entre antiguos militantes que rechazaban al nuevo movimiento de masas y otros que adherían a él.²⁴

La clase obrera y el peronismo.

El gobierno peronista le permitió al movimiento obrero hacer hegemónico el modelo organizativo por rama industrial que se venía desarrollando en la etapa anterior. De esta manera los sindicatos por oficio fueron siendo desplazados por organizaciones nacionales únicas por industria y estructuradas de manera centralizada, lo cual aumentaba su poder de negociación. Así mientras los gremios con este tipo de organización crecientemente lograban la satisfacción de sus demandas, el gobierno apostaba a dominar estas estructuras masivas, unificadas y centralizadas para implementar su propia política y apuntalar el régimen. En este punto se daba su alianza, sin por ello borrar sus perspectivas diferentes.

Los trabajadores obtuvieron importantes beneficios durante el peronismo. El esquema económico basado en el mercado interno y la industrialización por sustitución de importaciones permitió un crecimiento del PBI del 8% anual.²⁵ Para el funcionamiento de este esquema el estado potenciaba el consumo interno a través de la distribución de la riqueza. Así entre 1944 y 1950 la remuneración al trabajo aumentó del 44.8% al 56.4%, la tasa de explotación pasó del 123% al 76.5% y la masa de ganancia disminuyó del 55.2% al 43.3%.²⁶ Sin embargo, Louise Doyon ha señalado que “las concesiones del período 1946-1948 eran más un reconocimiento del poder político de la clase trabajadora que del nivel productivo de la industria nacional”²⁷. La distribución económica favorable a los trabaja-

²³ *Ibidem*, p. 256.

²⁴ Osvaldo Bayer, quien trabajó en el gremio desde los seis meses anteriores al inicio de la huelga hasta que fue despedido por tomar parte activa en ella, recuerda el predominio de la identidad peronista entre los trabajadores menos calificados, los cuales en su mayoría provenían del interior. Entrevista del autor, 19/05/2007.

²⁵ Gerchunoff, Pablo y Antúnez, Damián “De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo”, en Torre, Juan Carlos (ed.) *Los años peronistas*, Buenos Aires, Sudamericana, 2002, T. VIII, p. 160. La coyuntura abierta a fines de 1948 pondría en primer plano el problema de la “productividad”, el cual se mantendría latente durante todo el gobierno peronista.

²⁶ Peralta Ramos, Mónica, *Acumulación del capital y crisis política en Argentina (1930-1974)*, México, Siglo XXI, 1978, p. 33.

²⁷ Doyon, Louise “Conflictos obreros durante el régimen pe-



dores a su vez era complementada con legislación laboral, derechos sociales y la participación en el sistema institucional político.

Las condiciones favorables que transitó el movimiento obrero en los orígenes del peronismo, sin embargo, no se mantuvieron. En este sentido, la huelga marítima de 1950 se desarrolló en un contexto particular. Desde fines de 1948 comenzó una creciente crisis económica producto del agotamiento de las reservas del Banco Central y el desmejoramiento de los términos del intercambio, lo cual repercutió en el mercado interno en forma de inflación.²⁸ La consecuente tendencia decreciente de los salarios reales inquietó a los trabajadores, que en muchos casos tomaron medidas para mantener ciertas posiciones adquiridas. Pero a diferencia de las huelgas ocurridas entre 1946-1948 que contaron con cierto acuerdo del gobierno, las realizadas entre 1949 y 1951 fueron duramente reprimidas. Si en un primer momento los trabajadores pudieron avanzar en su estrategia reformista en consonancia con el gobierno, en el segundo encontraron su rechazo.

En aquel período signado por la creciente crisis económica también se profundizaba la polarización entre el peronismo y el antiperonismo, llevando al gobierno tanto a aumentar la ofensiva contra la oposición como a cerrar filas a su interior, recortando la posibilidad de ciertos apoyos que mantenían una relativa autonomía.²⁹ En este contexto, el gobierno decidió consolidar aún más su vínculo con la clase obrera, ya que ésta era su principal fuerza de apoyo. De esta manera la relación entre movimiento obrero y gobierno se encontraba en un terreno de relativa redefinición. En este sentido, la unificación y centralización que aumentaron el protagonismo del movimiento obrero en los orígenes del peronismo cambió de signo cuando el control de la CGT por parte de Perón y la tendencia a la verticalización, burocratización y desmovilización en el funcionamiento de la central obrera modificaron su rol de mediadora entre los sindicatos y el estado para convertirla en ejecutora de las políticas gubernamentales en el movimiento obrero.³⁰ Sin embargo, esta orientación de la CGT no le aseguraba al gobierno el control monolítico del movimiento obrero y tampoco podía evitar los conflictos entre el trabajo, el capital y el estado, aunque le sumaba un recurso organizativo fundamental para enfrentar situaciones conflictivas en el mundo del trabajo.

Los trabajadores marítimos y el peronismo. La huelga de 1950

A fines de marzo la CGGMA convocó a una asamblea con el objetivo de informar al gremio sobre el estado de las negociaciones que se estaban realizando en el Ministe-

ronista, 1946-1955”, en *Desarrollo Económico*, N°67, Buenos Aires, 1977.

²⁸ Véase Gerchunoff, Pablo y Antúnez, Damián op. cit.; Peralta Ramos, Mónica op. cit.

²⁹ Véase Contreras, Gustavo “El peronismo obrero...”, op. cit., p. 84.

³⁰ Doyon, Louise “La organización del...” op. cit.

rio de Transportes. Por este motivo dispuso un paro de 24 horas en los puertos de La Plata y la Capital, para facilitar la concurrencia de los afiliados. La UOM por su parte se opuso al paro por considerarlo inconsulto y sorpresivo. El Segundo Congreso Marítimo convocado por la CGGMA fue presidido por su Secretario General, el Capitán Juan Carlos Mason. Se votó memoria y balance, se aprobaron los estatutos y se autorizó al consejo ejecutivo a tomar las medidas que creyera necesarias para obtener el cumplimiento del convenio suscripto en agosto de 1949 con el Ministerio de Transporte. Continuando su tradición de buscar apoyos gubernamentales se decidió solicitarle una audiencia al presidente de la Nación para informarle sobre los problemas que afectaban al gremio.

El motivo principal esgrimido por los marítimos era que no se había cumplido en partes sustanciales el acuerdo sellado entre la patronal, el estado y la CGGMA en el convenio colectivo del 26 de agosto de 1949. En el artículo 4° del convenio se establecía que antes del 31 de diciembre de 1949 se debía nombrar una comisión para el estudio integral del problema marítimo.³¹ Pasados más de siete meses desde la firma del acuerdo, la CGGMA reclamaba que se cumpliera lo pactado.³²

Sin recibir respuestas, los días 3 y 4 de abril, la CGGMA impulsó un paro de 48 horas en todos los puertos del país. El gremio declaró que “ve agotados los medios de conciliación para lograr una solución ecuánime y adecuada para dichos problemas”. A su vez denunció maniobras divisionistas de la empresa estatal ex Dodero (antes Mianovich) y de la UOM, las cuales pretendían que esta entidad ejerciera la representación de los marítimos frente al estado. La UOM, y otros sindicatos adheridos a la CGT, continuaron desautorizando los paros y llamaron a desarrollar normalmente las tareas.³³

³¹ “Artículo 4°: Las bonificaciones a que se refieren los artículos anteriores, tendrán aplicación al primero de junio de 1949 y con una duración de hasta el 31 de diciembre del mismo año, lapso durante el cual deberá estudiarse el problema de forma integral (régimen de contratación y despido, escalafón, estabilidad, sueldos, dotaciones, alojamientos, asistencia social, etc.) por una comisión integrada por las partes...” Citado en *La Unión del Marino. Periódico del SOMU*, Año XXXIII, mayo-junio de 1950, Buenos Aires. (en adelante *LUM*)

³² El Ministerio de Transportes dio cuenta de ello a través de la resolución N° 2-50. En ella consideraba “que el convenio de orden marítimo suscripto el 26 de agosto ppdo., señala mediante su artículo 4°, que el mismo tendrá una duración de hasta el 31 de diciembre, lapso durante el cual debía estudiarse el problema marítimo en forma integral. Que por razones no imputables al personal embarcado ha decidido para que aún no se haya concretado las conclusiones que señala el artículo 4° mencionado, el Ministerio de Transporte de la Nación resuelve: 1°- Declárese subsistente el convenio de orden marítimo suscripto el 26 de agosto ppdo. Ante la Dirección General del Trabajo, hasta tanto se establezcan las conclusiones que señala el artículo 4° del convenio referido” Citado por *LUM*, mayo-junio de 1950.

³³ *La Prensa* (en adelante *LP*), 4/04/1950 y 5/04/1950.



A pesar de la desautorización de las organizaciones de la CGT, se hizo efectivo el paro en todos los puertos del país. La Prefectura General Marítima informó que de 97 buques de ultramar anclados en la Capital Federal sólo trabajaron 8, y de los 475 barcos de cabotaje sólo hubo actividad en 17.³⁴ Asimismo, el 5 de abril, se congregaron en asamblea gran cantidad de trabajadores y debatieron sobre las siguientes medidas a impulsar.

Durante el conflicto se daba un hecho que no pasaría desapercibido para el sindicalismo argentino. Los días 16, 17 y 18 de abril la CGT en congreso extraordinario reformaba sus estatutos. Las novedades más sobresalientes fueron que la central obrera adoptaba el justicialismo como doctrina, perdiendo su anterior independencia de los partidos políticos, y que se facultaba al Comité Central de la CGT a intervenir sindicatos afiliados.³⁵ La reforma expresaba un proceso en el cual la CGT comenzaba a actuar más como un representante del gobierno ante los obreros que como representante de los obreros frente al gobierno.

Siguiendo esta tendencia, el 29 de abril en el Ministerio de Trabajo se constituía una Comisión Paritaria del gremio marítimo integrada, por un lado, por los representantes de los armadores privados y estatales y, por el otro, por los representantes de los gremios afiliados a la CGT y aquellos que habían presentado su solicitud de afiliación a la central (a su vez, la CGT nombró asesores para los sindicatos que seguían asociados a la CGGMA). Completaron la comisión miembros del Comité Central de la CGT y funcionarios del Ministerio de Transporte. El petitorio obrero presentado hacía referencia al “conjunto de problemas de los marítimos”,³⁶ sentando su aspiración de encarar las demandas de los obreros del sector selladas en el convenio firmado por la CGGMA en agosto de 1949.

Frente a la nueva situación la CGGMA organizó un paro de actividades entre el 3 y el 6 de mayo, involucrando a todos los puertos del país. El motivo invocaba el fracaso de las gestiones para constituir la Comisión Paritaria, ya que el convenio de agosto de 1949 establecía que ésta se formaría entre las partes que lo suscribieron, es decir, la CGGMA y sus organismos filiales. Contrariamente, afirmaba la CGGMA, quienes “aparecen formando parte de la aludida comisión, carecen de autoridad y representación para tratar en nombre de los auténticos marítimos argentinos y denuncia que son simplemente agentes patronales, a quien sólo mueve favorecer los intereses del capitalismo naviero”. La entidad finalizó asegurando que no reconocería ningún convenio en el que no haya tomado parte en sus gestiones.³⁷

Por su parte el Ministerio de Trabajo declaró ilegal el movimiento.³⁸ Y siguiendo una directiva del presidente de

la Nación, dio a conocer su respuesta a un telegrama enviado por la CGGMA. En primer lugar, mencionaba que la entidad emisora del telegrama carece de “personería gremial”.³⁹ Continuaba insinuando que las actividades de la CGGMA respondían a directivas extranjeras, pues “es de público conocimiento que está incorporada a la Federación Internacional del Transporte (FIT) con asiento en La Habana”, y que además adoptó siempre una actitud hostil y aún de guerra frente a la CGT. Esta conducta “dislocada y de muy dudoso patriotismo”, alegaba, la ha alejado del auténtico proletariado nacional como asociación que opera contra los intereses de la Nación. Concluía diciendo que “no se trata de un asunto gremial sino exclusivamente intersindical”, pues la Comisión Paritaria se había constituido y funcionaba normalmente en el Ministerio de Trabajo.⁴⁰

La CGGMA replicó enviándole al presidente de la Nación un telegrama para expresarle que ella y sus gremios afiliados ofrecían todos sus libros y documentación, así como el análisis de la vida sindical y privada de sus dirigentes, a fin de dejar establecido su limpia actuación gremial, “netamente argentina”. A su vez rechazó “categóricamente que la CGGMA tenga pactos u obediencia a directivas para colocarla en situación de oposición a su obra de gobierno, con la cual ha colaborado y seguirá colaborando lealmente, buscando no solamente el bienestar del personal afiliado sino también afianzar la marina mercante argentina”.⁴¹

de mayo nos citó el entonces Director de Acción Social Directa del Ministerio de Trabajo, Hugo Mercante. En esa oportunidad se ofreció tomar a su cargo la solución del problema, exponiéndonos *algunas bases conciliatorias, que adelantamos en principio podían ser aceptables*. Nos solicitó el funcionario que consideráramos su ofrecimiento y que le lleváramos la respuesta antes de las 18 horas de ese día. Mientras estábamos reunidos en la CGGMA, la radio del estado anunció sorpresivamente que el paro había sido declarado ilegal (...) Supimos más tarde que mientras se desarrollaba la reunión con Hugo Mercante, estaba en antesalas el secretario general de la CGT, José Espejo, y al enterarse del posible arreglo, que hubiera significado un triunfo para nuestra entidad y su consolidación definitiva frente a la central peronista, exigió la adopción de esa grave medida contra los trabajadores marítimos”. *La Razón*, 13/10/1955, citado por Confaloneri, Orestes op. cit., pp. 26-27. El mismo episodio es mencionado por Íscar, Rubens op. cit., quien cita un panfleto de la CGGMA. (Las cursivas son mías como en todos los casos citados en el presente texto).

³⁹ La ley 23.852 de asociaciones profesionales de 1945 establecía el reconocimiento de un solo sindicato por rama de actividad, al cual se le daría la personería gremial y sería el único con el que negociaría el estado. Pese a la acusación es necesario recordar que la CGGMA ya había establecido convenios colectivos con el gobierno.

⁴⁰ LP, 9/05/1950.

⁴¹ *Ibidem*. En un artículo titulado “nuestro patriotismo” la CGGMA señaló varias de sus acciones “en beneficio del engrandecimiento de la marina mercante nacional y de todo el país”: a)

³⁴ *El Día*, 5/04/1950.

³⁵ *Estatuto de la CGT*, Buenos Aires, 1950.

³⁶ *Democracia*, 30/05/1950.

³⁷ LP, 3/05/1950.

³⁸ Comenta al respecto Manuel Gallardo de la CGGMA: “El 4



La falta de respuesta al pedido de la CGGMA provocó que ésta dispusiera el 18 de mayo el desembarco por tiempo indeterminado de las tripulaciones, capitanes y oficiales de mar y río. La medida mantenía entre sus objetivos la obtención de la reincorporación de trabajadores que sufrieron represalias por participar en la huelga y el cumplimiento del artículo 4º del convenio del 29/08/1949. A ello se sumaba el reclamo “por el derecho de las organizaciones a elegir libremente su propio camino sindical”.

La huelga se desarrolló de manera parcial en los días siguientes en los puertos de todo el país, principalmente en Capital Federal, La Plata, la Boca, Bahía Blanca, Entre Ríos (Gualeguaychú, Colón y Concepción del Uruguay), Posadas y Rosario. Cada tripulación desembarcada era festejada y publicada por los huelguistas, al igual que lo hacían los cegetistas y el gobierno cuando zarpaba un barco. Esta pelea era complementada con la “batalla organizativa”, en la cual cada central se disputaba la afiliación de las distintas asociaciones particulares.⁴² Esta verdadera “partida de ajedrez” se desarrolló por más de dos meses, donde la victoria dependía de cómo se movían las diferentes piezas en un tablero complicado. Veamos aquel movimiento.

A principios de junio la CGGMA afirmaba que sumaban 8.000 los tripulantes desembarcados pertenecientes a 1.591 barcos de mar, ríos y puertos,⁴³ los cuales ascendieron a 1.982 para mediados de junio.⁴⁴ A este panorama hay que sumarle la solidaridad de los otros dos gremios

dimos valiosas opiniones técnicas y profesionales en lo relacionado con la formación de la flota mercante; b) tripulamos los doce primeros buques con los mejores tripulantes (...) sin esa colaboración hubiera resultado muy difícil para los directores de la flota poder hacer navegar los buques; c) los navegantes de marinería fueron a navegar la Flota Mercante del Estado por \$120 mensuales, casi sin extras, mientras que en los buques particulares el sueldo era de \$145; d) para las víctimas de San Juan el gremio marítimo entregó muchos miles de pesos a la ex Secretaria de Trabajo y Previsión como contribución solidaria...” *LUM*, mayo - junio de 1950.

⁴² Esto puede seguirse a través de la prensa de la época y las publicaciones sindicales. La CGGMA se esforzaba para que sus organizaciones filiales declararan periódicamente su adhesión a la huelga: “Los patronos y conductores del puerto se mantienen firmes como el primer día” (*Informativo*, N° 11, 15/07/1950), “¡Bravo! compañeros oficiales” (*Informativo*, N° 8, 24/06/1950); etc. Mientras que la CGT publicaba que constituyó un Centro Naval Mercante y un Sindicato de Apuntadores y Encargados del Puerto, basándose ambas nuevas agremiaciones en su disconformidad con la CGGMA (*LP*, 23/05/1950); festejaba la creación en Corrientes de la Asociación Marítima Argentina (*LP*, 8/07/1950); etc.

⁴³ *LP*, 4/06/1950.

⁴⁴ *Informativo*, N° 6, 16/6/1950. Por su parte la Gendarmería Nacional informaba al Ministerio del Interior que desde el 2 de junio la flota de YPF estaba totalmente parada. Informe Secreto Gendarmería Nacional (en adelante ISGN), N° 114, 9/06/1950, en Departamento Intermedio del Archivo General de la Nación.

del puerto, ambos dirigidos por el anarquismo: la Federación Obrera de Constructores Navales (FOCN) declaró que la huelga se cumplía “unánimemente por todos sus asociados”, los cuales eran 6.000, mientras que la Sociedad de Resistencia de Obreros del Puerto informó que la cantidad de trabajadores inactivos alcanzaba el 83%.⁴⁵

Paralelamente a esta actividad, la CGT y las autoridades del estado amenazaban a los marinos en actividad para que continuaran trabajando y comenzaron a organizar grupos de rompehuelgas. Para ello propiciaban la creación de nuevas entidades, reclutaban marinos extranjeros o tripulantes sin licencia, presionaban marinos jubilados, hacían zarpar buques con menos tripulación que la establecida legalmente y en ocasiones sin las habilidades necesarias para cada puesto, etc. En esta disputa con la CGGMA, a mediados de junio la CGT creó una central única de marítimos que siguiera sus directivas. Nació así el Comité Pro Federación Gremial Central de Gremios Marítimos, el cual abogaba por la espera de la resolución de la Comisión Paritaria en curso sin medidas de fuerza.⁴⁶ Para fortalecer este objetivo y quebrar la huelga, a fines de junio, la CGT y el Ministerio de Trabajo comenzaron a firmar una serie de convenios por oficio que acordaban mejoras de sueldos para el personal embarcado perteneciente a los gremios marítimos afiliados a la CGT.⁴⁷ Esta situación fue predisponiendo a algunas asociaciones a visualizar los beneficios tanto de levantar el paro como de desvincularse de la CGGMA y adherirse a la CGT.

Por su parte, la Gendarmería Nacional mediante informes secretos fue comunicándole al Ministerio del Interior el estado de la huelga. En esos escritos se daba cuenta de los buques parados y de los que zarpaban, de la actividad de las distintas asociaciones como de las asambleas realizadas. De este modo, el 21 de junio informaban que en lo que refería a la flota mercante “los dirigentes del movimiento se encuentran muy satisfechos por la forma en que esta reaccionando el personal de la misma, ya que se están desembarcando casi la totalidad de los tripulantes de los barcos que regresan”.⁴⁸ A lo que agregaban que “la intransigencia de la CGGMA hace prever que el conflicto no llegue a un acuerdo”⁴⁹ y que sólo trabajaban algunos

⁴⁵ *LP*, 6/06/1950. La FOCN hizo saber que su adhesión a la huelga era exclusivamente en solidaridad con los marítimos no teniendo ninguna demanda salarial, mientras que los portuarios desde enero venían reclamando un sueldo de \$30 diarios sobre los \$16 que había fijado el estado.

⁴⁶ *LP*, 18/06/1950.

⁴⁷ El 22 de junio el Ministerio de Trabajo suscribió un convenio colectivo de trabajo para los armadores particulares y de flotas fiscales afiliados a la CGT, por el que acordaron mejoras de sueldos (*LP*, 23/06/1950). El 29 de junio firmaron un convenio sobre sueldos los encargados y apuntadores del puerto de la Capital Federal afiliados a la CGT (*LP*, 30/06/1950). El 13 de julio recibían mejoras los empleados de las líneas de la empresa ex Dodero y de la Flota Naval Argentina, (*LP*, 14/07/1950); etc.

⁴⁸ ISGN N° 124, 21/06/1950.

⁴⁹ *Ibidem*.



vapores y remolcadores de la ex compañía Dodero y otras pocas embarcaciones particulares y de la flota del estado.⁵⁰

Frente a este panorama desalentador para el gobierno, los informes de la gendarmería a su vez daban cuenta de la tendencia a largo plazo del movimiento, prestándole elementos para que trazara una línea de intervención. En este sentido mencionaban que el escuadrón informante podía establecer que era cada vez más visible el deseo de levantar la huelga, lo cual se reflejaba en el cansancio, el hambre y en varias desafiliaciones de la CGGMA. También hicieron llegar al ministro del interior que en una asamblea de la CGGMA, a la que asistieron 3.000 personas, Juan Carlos Mason resaltó “el espíritu disciplinado de lo huelguistas” y los exhortó a continuar así y “no dejarse vencer por el hambre”.⁵¹ Frente al desgaste “natural” de una huelga, que por esa fecha llevaba aproximadamente un mes y medio, la dirección de la CGGMA anunció que recurriría al apoyo de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (FIT) y sus 56 millones de afiliados para inyectarle nueva fuerza al movimiento. Las características laborales de los marítimos, la importante proporción de trabajadores extranjeros como las influencias político-ideológicas facilitaron su internacionalismo desde sus orígenes.

Los primeros días de julio, en Estocolmo, la Unión Obrera del Transporte de Suecia comenzó el boicot contra los barcos argentinos siguiendo el llamado internacionalista de la FIT. Esta acción pronto se fue extendiendo a Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Alemania Occidental y Francia.⁵² A mediados de julio en Londres, los representantes de los sindicatos portuarios europeos aprobaron el boicot contra la marina mercante argentina. La medida promulgaba que éstos no se cargarían ni descargarían en puertos extranjeros hasta que no se resolviera el conflicto en Argentina.⁵³ En respuesta los portuarios adheridos a la CGT declararon el boicot a los barcos extranjeros que arribaran a puertos argentinos.

Asimismo la decisión de la FIT involucró desde los pri-

⁵⁰ ISGN N° 130, 26/06/1950. Un dato a tener en cuenta es que algunas compañías ante la imposibilidad de tripular sus naves, las pusieron en manos del Ministerio de Transporte, para que este hiciera entrar y salir buques del puerto de la capital. ISGN N° 123, 21/06/1950.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² Por ejemplo, en Hamburgo y Stuttgart, los obreros alemanes se negaron a trabajar para buques argentinos “Gualaguaychú” y “Entre Ríos”, en solidaridad con la huelga de la CGGMA. En Róterdam y Ambers, los obreros holandeses y belgas respectivamente, respondieron en el mismo sentido que los alemanes. “Así los buques argentinos no pudieron descargar, ni recargar”. *LP*, 14/07/1950.

⁵³ Exportadores y senadores de Alemania occidental mostraron su preocupación de que la medida pudiera perjudicar los acuerdos comerciales sellados entre ambos países en el mes de junio. Sobre el desarrollo y la concreción de los mismos véase *El Día*, junio de 1950.

meros días de julio a los trabajadores del puerto de Montevideo que inicialmente boicotearon al barco argentino “Marinero” de la empresa estatal ex Dodero.⁵⁴ La extensión en el tiempo de la medida y la presión del gobierno argentino a su par rioplatense provocó que el 28 de julio el gobierno uruguayo intentara descargar el buque “Paraná” con las fuerzas armadas, logrando en contraposición que los gremios del puerto declararan la huelga general, profundizando el boicot a los barcos argentinos.⁵⁵ En esos días la CGGMA comunicó que el personal que se mantenía en huelga comprendía: 243 capitanes y ultramar y oficiales de marina mercante, 319 capitanes y baqueanos fluviales, 804 jefes y oficiales maquinistas, 102 comisarios navales, 101 telegrafistas y alrededor de 22.000 marineros y personal de maestranza.⁵⁶

Frente a este panorama la CGT y el gobierno continuaban firmando convenios, legalizando nuevas asociaciones, organizando rompohuelgas y apresando dirigentes de la CGGMA. En ese contexto dividían las aguas en dos: los que no se alineaban con ellos estaban contra Perón, la patria, la marina mercante nacional y los trabajadores. Los diarios oficialistas acusaban a la huelga de la CGGMA de antinacional y sentenciaban la traición de los sentimientos peronistas y argentinos de los trabajadores del mar y los ríos. A medida que crecía el conflicto la predica oficialista denunciaba la “huelga política” contra el gobierno de Perón, orquestada por elementos de la ex Unión Democrática en alianza con potencias extranjeras.⁵⁷ El apoyo de la FIT y las declaraciones a favor de la huelga de la UCR, el PS y el PC fueron presentados como claras pruebas de la acusación. La crítica fue aún más feroz respecto al boicot en los puertos extranjeros decretado por la FIT, lo cual fue denunciado como subversión apátrida contra la marina mercante nacional y contra la independencia económica conseguida por Perón y el país.⁵⁸

Por su parte la CGGMA le dio gran importancia al “debate público”. Así a través de declaraciones a la prensa comercial, un boletín de huelga y de su periódico, delimitó sus posiciones: “Ni somos apátridas ni somos vendepatrias. Somos solamente y en toda la acepción de la palabra, obreros argentinos, entregados a la tarea de mostrar a los poderes públicos la razón de nuestras demandas sindicales. Hemos colaborado y colaboraremos con

⁵⁴ *LP*, 5/07/1950.

⁵⁵ *LP*, 29/07/1950.

⁵⁶ *LP*, 27/07/1950.

⁵⁷ La tapa de *Democracia* titulaba: “Elementos de la ex Unión Democrática intentaban otro golpe contra el país. Radicales y comunistas, aliados a extranjeros, querían destruir la flota mercante”, 7/05/1950; “Radicales y comunistas quieren anular el justicialismo y enajenar el país. Al servicio de la oligarquía y los intereses foráneos tratan de organizar la traición”, 8/05/1950; “Tiene fines antiargentinos el paro ungido y financiado desde el extranjero”, “Intentan la destrucción de la marina mercante”, 18/05/1950.

⁵⁸ *LP*, 29/06/1950.



éstos, obrando en la luz y sin caídas que nos deshonren o nos empequeñezcan”. Y respecto a la acusación de la CGT, respondieron “que en ningún momento la CGGMA ha constituido una organización cuyas actividades fueran contrarias a la acción estatal, sino que fue y seguirá siendo un elemento de utilidad pública desde que se ha contribuido con su esfuerzo y sus conocimientos a dar solución a los numerosos asuntos que le han planteado en beneficio del país, de la marina mercante en general y en consecuencia del estado”.⁵⁹ Por otra parte su posición era reafirmada con una frase del propio Perón, acuñada en 1945: “Las conquistas sociales no se discuten, se defienden”.

Pese a estas delimitaciones, el gobierno se mantuvo firme en su negativa a negociar con la CGGMA. El desgaste de los huelguistas y la consecuente intención de muchos de volver al trabajo, auspiciados por la CGT y el gobierno, provocó que Aguilar recorriera el puerto armado y a la cabeza de una comisión de huelga, impidiendo por la fuerza que los obreros retomaran las tareas.⁶⁰ De todos modos, el 4 de agosto el Comité Central de la CGGMA anunció la vuelta al trabajo. Así terminó un conflicto de más de cuatro meses, que “motivó el abandono de muchos buques de bandera argentina por parte de los tripulantes, la paralización de gran parte de la flota de remolcadores y de la casi totalidad de las lanchas, chatas, buques de cabotaje y fluvial y servicios a puertos de Brasil y Atlántico Sur”. Solamente la FOCN continuó la huelga por varias semanas más.⁶¹

Ese mismo 4 de agosto se reunieron en el local de la CGT representantes de diferentes gremios marítimos para designar delegados para la nueva central marítima. Esta iniciativa fue complementada con la reorganización del gremio. En este sentido, por señalar algunos ejemplos, a fines de agosto el Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales pidió la renuncia de su Comisión Directiva y se afilió a la CGT, al igual que el Centro Naval y del Centro de Capitanes de Ultramar. Mientras que el 12 de septiembre fue intervenido ilegalmente el SOMU por la CGT, aunque éste no estaba afiliado a la Central. Contrariamente a la perspectiva unitaria y centralizada de la CGGMA

⁵⁹ LP, 30/06/1950.

⁶⁰ ISGN N° 140, 13/07/1950. A su vez, este muestra el desgaste al señalar que “como medida de economía se ha restringido la publicación de panfletos, siendo reemplazados por la propaganda que se realiza por intermedio de las columnas del periódico La Unión del Marino”.

⁶¹ LP, 9/08/1950. La FOCN denunció que terminada la huelga impulsada por la CGGMA, los trabajadores del gremio se encontraron que al reincorporarse al trabajo existía una disposición patronal por la cual serían recibidos a condición de que ingresaran la SOCN, nuevo sindicato adherido a la CGT, y de que firmaran un nuevo pliego de condiciones, el cual entre otras cosas establecía un cambio en la relación directa mantenida entre ellos y la patronal durante 33 años. A diferencia de los marítimos, los constructores navales se oponían a la intervención del estado en las relaciones laborales. Ello se debía a la fuerte influencia del anarquismo en el gremio.

para dar solución integral a los problemas marítimos, el gobierno y la CGT avanzaron en la firma de convenios por oficio quebrando el trabajo unitario que venía impulsando el gremio marítimo y satisfaciendo demandas particulares lograron conformar algunas especialidades, pero las conquistas lejos estuvieron del anhelo de solución conjunta del problema marítimo pretendido por la CGGMA.

Consideraciones finales

Hemos transitado a lo largo del texto un acontecimiento poco atendido por la historiografía. La huelga marítima de 1950 sin dudas fue un hecho de gran importancia que repercutió nacional e internacionalmente, tornándose una preocupación de primer orden para el gobierno. Cerca de cuatro meses los puertos, los talleres y los barcos no pudieron realizar sus tareas con normalidad, situación que la patronal y el gobierno sólo pudieron revertir con un gran esfuerzo.

¿Cómo debemos interpretar aquel episodio? ¿Qué nos muestra la dinámica del conflicto? La huelga se originó con motivo de reclamos insatisfechos sobre aumentos salariales y mejoras en las condiciones de trabajo. Ello se enmarcaba en el pedido de solución integral de los problemas del gremio. Más allá de divergencias de cantidad y forma, los distintos sectores de obreros marítimos hicieron propias estas demandas y apelaron a la negociación con el estado para su realización, aunque difirieron en el camino para su obtención. Partiendo de una estrategia reformista compartida, las perspectivas de cada fracción se fueron diferenciando en los aspectos económicos, corporativos, políticos e ideológicos.

La reivindicación económica de los huelguistas tenía el aval de las firmas de los ministros de trabajo y transporte rubricadas en el convenio colectivo de agosto de 1949, lo que le imprimía cierta legitimidad al pedido. Legitimidad que era reforzada al mostrar que la CGGMA era una interlocutora aceptada por el estado para sellar acuerdos. La CGGMA sin reconocerse peronista intentaba convivir con el gobierno señalando su predisposición a la negociación con el estado, su apoyo a ciertas obras del gobierno y su conformidad con el desarrollo de la marina mercante nacional. En respuesta a esta actitud, el gobierno de Perón desde sus orígenes se relacionó con la entidad. De hecho, sus primeros interlocutores no podían ser peronistas sino que inevitablemente procedían de la “vieja guardia sindical”.⁶² De esta manera, Perón y sus funcionarios, una vez en el gobierno firmaron convenios colectivos, por citar un ejemplo, con sindicatos que no les eran orgánicos, incluso en 1949, como lo muestra el acuerdo con los marítimos.

Pero sí en un primer momento (1946-1949) el gremio marítimo pudo desarrollar su estrategia conviviendo con el gobierno, con el advenimiento de la crisis económica y la creciente polarización política entre peronismo y anti-peronismo el panorama cambió. La huelga de 1950 mostró los límites que hallaron los marítimos para profundi-

⁶² Véase Torre, Juan Carlos *La vieja guardia sindical y Perón*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990.



zar su estrategia reformista así como las dificultades para consolidar la organización unitaria de los trabajadores de la industria con una orientación autónoma. Por una parte los compromisos asumidos en el convenio colectivo de 1949 se le presentaron al oficialismo como excesivos en la nueva coyuntura. El gobierno peronista comenzaba a desandar su política reformista y en este camino encontraba el rechazo de un sector numeroso de los marítimos. Por otra parte, la unificación y centralización de todos los oficios marítimos en la CGGMA le daba al gremio una herramienta organizativa fundamental para luchar con mayor fuerza por la solución integral de los problemas de los obreros marítimos. Pero esta perspectiva entraba en contradicción con la actuación que el gobierno esperaba de las organizaciones obreras, sobre todo en el nuevo contexto político y económico.

En este punto emergía la “batalla organizativa”, lucha que de alguna manera remitía también a una disputa política. Contrastaban allí dos modelos de sindicatos únicos por industria: uno federativo y autónomo, el otro verticalista y orgánico al gobierno. El primero venía madurando en el gremio por varias décadas, el otro daba cuenta de este proceso pero nacía de las estructuras estatales y priorizaba las necesidades del gobierno, aunque no por ello renunciaba a representar los intereses de los trabajadores. Ambas posibilidades respondían a la estrategia reformista de la clase obrera pero queda claro que de manera distinta. La CGGMA buscaba insertarse en el sistema existente y lo hacía en los términos propuestos por el estado, pero en esta perspectiva se permitía diferir y enfrentar a fin de defender las conquistas y los derechos por los que los trabajadores adherían a la política laboral peronista: salarios iguales o superiores al costo de vida, mejoras en las condiciones de trabajo, inclusión del conjunto del gremio en los beneficios, regulación institucional de las relaciones entre el capital y el trabajo a través de paritarias y convenios colectivos, autonomía sindical, principalmente. Por su parte los cegetistas centraron su objetivo en la defensa de un régimen político que consideraban propio frente al contraataque de las fuerzas antiperonistas y las necesidades del gobierno para la nueva coyuntura económica, relegando en pos de ese objetivo ciertas conquistas, la incorporación del conjunto de los trabajadores a las reformas y gran parte de su autonomía.

Esta disputa se expresaba particularmente en el plano institucional, reflejando las contradicciones que enfrentaba el gobierno peronista en aquella coyuntura. El gobierno procedía de manera ilegal, negando su propio esquema organizativo y desconociendo los convenios colectivos que el mismo avaló, mientras que la CGT intervenía ilegalmente al SOMU, el cual no se encontraba afiliado a la central. Por su parte, la CGGMA defendía lo dispuesto por los Ministerios de Transporte y Trabajo y luchaba por el funcionamiento de la comisión paritaria y la regulación de las relaciones del trabajo por medio de convenios colectivos, los cuales respondían a la propuesta institucional peronista. Esta situación paradójica excedía la mera disputa corporativa, burocrática y/o legal y nos podría remitir a un proceso más general de redefinición política del vínculo

del gobierno con los sindicatos, la política económica y las relaciones con las distintas fuerzas políticas.

La lucha también se proyectó al campo político-ideológico. El gobierno y la CGT delimitaron tajantemente que quienes no se alineaban con Perón estaban contra el gobierno justicialista, la patria, los trabajadores argentinos y la marina mercante nacional. No dejaban lugar para las medias tintas y los apoyos tibios: se estaba totalmente con el gobierno o se estaba en su contra. Frente a este panorama la CGGMA pretendió replicar las acusaciones que caían sobre ella señalando su consentimiento con varios aspectos de las políticas del gobierno peronista. La CGGMA buscaba apartarse de las posturas más duras del anti-peronismo reconociendo las obras del gobierno, su política laboral, las instituciones estatales creadas para regular las relaciones entre el capital y el trabajo y el desarrollo de la marina mercante nacional. Este apoyo explícito le permitía justificar, en los términos propuestos inicialmente por el oficialismo, su lucha por la profundización del programa reformista impulsado por el peronismo en sus orígenes y que en esa coyuntura pretendía desandar. Pese a la filiación no peronista de su dirección y su tradición *sindicalista*, lejos de ser intransigente, la CGGMA intentó convivir con el gobierno peronista, manteniendo su autonomía, para desarrollar reivindicaciones por las que los marítimos venían luchando desde largos años atrás. Los hechos mostraron las dificultades que acarrearía su opción.

Recibido: 11/08/2008

Aceptado: 12/10/2008