

Huelga a bordo: los orígenes de la FOM en 1910 y el sindicalismo revolucionario

Strike on board: the origins of FOM in 1910 and revolutionary syndicalism

Laura Caruso*

Resumen

Dentro del conjunto de la clase obrera argentina los trabajadores marítimos constituyeron un grupo particular y significativo. Lo estratégico de su actividad y su propio proceso de organización sindical desde fines del siglo XIX y la constitución de una de las primeras federaciones gremiales de real proyección nacional en el siglo siguiente fueron algunos de los elementos destacados de su historia. La creación de la Federación Obrera Marítima (FOM) fue el corolario de una particular experiencia política y sindical. La actualidad del debate historiográfico sobre el vínculo Estado-sindicatos, que para el caso marítimo es particularmente intenso con relación a los gobiernos radicales, impulsa el presente trabajo a estudiar la particular experiencia sindical y política de los trabajadores embarcados a través de las diferentes huelgas sectoriales y la conformación de organizaciones gremiales, prestando particular atención a la huelga de comienzos de 1910, inmediatamente anterior al nacimiento de la FOM. A través del análisis de materiales bibliográficos, periódicos gremiales, políticos y comerciales, se atiende particularmente a un elemento vital de dicha experiencia, la dirección político-sindical de este grupo obrero, el sindicalismo revolucionario.

Palabras claves: FOM - sindicalismo revolucionario - intervención estatal

Abstract

Within the Argentine working class, maritime workers constituted a particular and significant group. Strategic activity and its own process of trade union organizing since the end of the 19th century and the establishment of one of the first trade union federations of national scope in the following century were some of the highlights of its history. The creation of the Maritime Workers' Federation (acronym in Spanish, FOM) was the corollary of a particular political and trade union experience. The current historiography debate of the relationships between the State and Unions is particularly relevant for the case of maritime workers and their relation to the governments of the Radical party in Argentina. Based on this relationship, this research aims to study the particular organizing and political experience of maritime workers through their sectoral strikes and the formation of unions, paying particular attention to the strike at the beginning of 1910, immediately prior to the foundation of FOM. Through the analysis of bibliographic material, trade union newspapers, political and commercial pamphlets, as a vital element of this experience, the study will focus on the political-syndical tendency of this workers group: the Revolutionary Syndicalism.

Key Words: FOM - Revolutionary Syndicalism - State Intervention

* Doctora UBA, investigadora y magister del IDAES-UNSAM, docente de la carrera de Historia, FFyL-UBA. La investigación desarrollada aborda la historia de los trabajadores marítimos, su experiencia laboral (proceso de trabajo y condiciones laborales), sindical y política, en la Argentina en las primeras décadas del siglo XX.

lauracaruso@gmail.com



Los trabajadores marítimos fueron uno de los grupos más influyentes y significativos en la formación y desarrollo del movimiento obrero argentino. Éstos lograron constituir una asociación sindical perdurable ya a fines del siglo XIX, y en el siglo siguiente, dieron forma y contenido a una de las primeras federaciones gremiales de real proyección nacional, con un alto nivel de organización y adhesión. Fueron ellos quienes impulsaron una serie de huelgas y otras acciones en busca de mejores condiciones de trabajo y de vida, y por la defensa de sus conquistas, generando no pocas veces una acción conjunta y amplia, manifestada en movimientos huelguísticos extensos, que incluyeron a otros trabajadores de la zona del puerto y de los talleres y fábricas de los barrios aledaños.¹

Este particular grupo obrero estaba conformado por un nutrido número de trabajadores cuyas labores se desarrollaban a bordo de las embarcaciones del transporte de cabotaje. Entre estos existían diversas categorías, diferenciándose primeramente la oficialidad de la tripulación, compuesta por contramaestres y maquinistas; marineros, foguistas, carboneros, engrasadores; mozos y cocineros, organizados al interior del buque en secciones como las de cocina, máquinas y cubierta. Los oficiales y capitanes constituían la voz de mando a bordo, el vértice de una estructura piramidal jerárquica que caracterizó y caracteriza este tipo de trabajo, bien distinto a cualquier otra labor en tierra, desde el trabajo en una fábrica o taller, o en el empleo público, ya que el componente distintivo del trabajo a bordo era la disciplina y el respeto a todo el escalafón jerárquico, encabezado por el capitán.²

La extensa geografía involucrada en el transporte fluvial y marítimo, junto a la labor gremial que desarrollaron los obreros marítimos, hicieron prosperar núcleos organizativos en varios puertos y ciudades de la costa bonaerense y del Litoral argentino en los primeros años del siglo pasado. Dentro de este entramado, el puerto de Buenos Aires fue un lugar protagónico en la acción y organización de estos trabajadores. En el espacio portuario se expresaron con especial intensidad los conflictos inherentes a las transformaciones resultantes de la extensión de las relaciones asalariadas y las formas industriales, afirmación más que necesaria para el lugar de mayor concentración de mano de obra del país, como lo fue el puerto de Buenos Aires a fines del siglo XIX. Por entonces éste fue uno de primeros de América Latina y hacia 1910 se ubicó entre los ocho puertos más importantes del mundo.

Durante los últimos años del siglo XIX y los inicios del siguiente los trabajadores marítimos impulsaron un conjunto de huelgas y un proceso de movilización y

organización que se remonta a la primera huelga marítima de 1889 y a la constitución de la primera asociación gremial en 1895, para transitar por nuevos meandros y diatribas de la lucha obrera durante la primera década del siglo, de cuya experiencia surgió la Federación Obrera Marítima (FOM) en el año del Centenario. Al calor de las huelgas marítimas, generales y parciales, junto a huelgas vinculadas con la situación política, se fue forjando una particular experiencia político-gremial sobre la base de la importancia estructural de su actividad, dentro de la economía agroexportadora, y la posición estratégica de estos trabajadores para enfrentar a la patronal. Estos fueron elementos centrales en la dinámica del conflicto en el sector marítimo, así como también en la relación que establecieron con los sucesivos gobiernos que presidieron Poder Ejecutivo Nacional en los años, del período conservador, y su actitud hacia las demandas y acciones obreras.

Uno de los tópicos más debatidos en torno a este grupo obrero fue precisamente el vínculo entre el Estado y el sindicato, siendo un lugar común remarcar la cercana actitud del radicalismo en el gobierno hacia la FOM. Este tema central, objeto de un debate no saldado de la historiografía argentina, fue abordado desde diversas perspectivas. Tal vez la más extendida fue aquella que focalizó en la voluntad de captación de votos por parte del gobierno de Yrigoyen para explicar el fortalecimiento de dicho vínculo.³ Otros trabajos posteriores, críticos de esta idea, sostuvieron como elemento central la búsqueda de ampliación de las bases sociales del radicalismo en general, y del yrigoyenismo en particular.⁴ En un intento de aportar a este debate con una nueva perspectiva, el presente trabajo analiza la particular experiencia sindical y política de los obreros marítimos en los años precedentes a la creación de la FOM, en abril de 1910. La idea que motoriza este planteo es la necesidad de descentrar por un momento el foco de la relación de los sucesivos gobiernos con los trabajadores marítimos y sus organizaciones en períodos determinados, para poder aprehender la construcción propia de estos trabajadores, tanto laboral, gremial como política, para conocer las condiciones y expectativas obreras en ese vínculo. Como parte primera y esencial de este camino, se estudian los conflictos protagonizados por los obreros de a bordo de la década previa al Centenario, y en particular la huelga de enero de 1910, sus resultados y consecuencias, tras la cual se constituyó la Federación. Otro elemento central de esa experiencia obrera marítima fue la dirección política que este grupo se dio, cuáles fueron las ideas y

³ Rock, David, *El Radicalismo argentino (1890-1930)*, Buenos Aires, Editorial Amorrortu, 1992; Horowitz, Joel, "Argentina's failed general strike of 1921: a critical moment in the radical's relations with unions", en *Hispanic American Historical Review* N° 75, pp. 57-80, 1995.

⁴ Falcón, Ricardo, "Políticas laborales y relación Estado-sindicatos en el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922)", en Suriano Juan (comp.) *La cuestión social en Argentina, 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena, 2000.

¹ Poy, Lucas "Tu quoque trabajador? Agitación obrera en Buenos Aires (1888-1889)". Documentos de Jóvenes Investigadores, N° 18, Instituto de Investigaciones Gino Germani, UBA, 2010.

² Caruso, Laura, "Onde manda capitão, não governa marinheiro"? O trabalho marítimo no rio da Prata, 1890-1920", en *Revista Mundos do Trabalho*, publicación semestral del Grupo de Trabajo "Mundos do Trabalho" ANPUH, vol. 3, 2010.



prácticas a las que adhirieron mayoritariamente y cuáles sus posiciones frente al Estado, frente a las empresas y a otras corriente obreras. Es una preocupación central de este trabajo conocer al sindicalismo revolucionario, su origen, sus fundamentos ideológico-políticos, su acción y militancia, desde la óptica particular de nuestro objeto/sujeto de estudio, los trabajadores embarcados y su experiencia. Desde este punto parte el interés que guía esta investigación por profundizar en el análisis de las ideas y acciones de esta corriente, y conocer a la vez su desarrollo en el gremio marítimo.

Al calor de las primeras huelgas

Por muchos veranos la huelga se extendió en el puerto porteño. La época estival, cuando se realizaban la cosecha y su exportación, era la más favorable para ejercer presión a través de acciones tendientes a concretar las demandas obreras. La primera huelga marítima que la bibliografía en general ha documentado fue aquella que marineros y foguistas impulsaron en enero de 1895 en reclamo de un aumento salarial y la limitación de la jornada laboral. La misma fue fundamental en el proceso de organización sindical de los trabajadores marítimos; en su desarrollo se conformó la Sociedad de Resistencia y Protección Mutua de Marineros, el primer órgano sindical del sector con estabilidad que se mantuvo activo por varios años. Hoy sabemos que antes de esa fecha, a fines de noviembre de 1888, ya había existido cierta agitación entre las tripulaciones, especialmente los marineros, lo cual planteó la posibilidad de una huelga que logró evitarse mediante la concesión de un aumento salarial por parte de las empresas navieras. En los meses posteriores se desarrolló la llamada “huelga del Riachuelo”, la cual constituyó un movimiento general de agitación obrera en la zona del puerto porteño, incluyendo a marineros, peones de obras y barranqueros, y otros gremios como los ferroviarios. A comienzos del mes de agosto de 1889 se había iniciado la huelga de marineros por reclamos salariales, en la cual llegaron a participar unos 1500 trabajadores, logrando tal adhesión “recorriendo fondas y almacenes, e incitando a sus colegas a un levantamiento en masa...”⁵

A comienzos de 1895 comenzó la huelga de marineros, no menos de 4000 tripulantes, a los que se sumarían foguistas y trabajadores de los talleres de la ribera. Unos días de conflicto bastaron para que el gobierno de Luis Sáenz Peña, mediara en busca de un acuerdo. Al mismo tiempo este disponía la intervención represiva reclamada por los armadores, mediante la ocupación los muelles y esquinas ribereñas por la Policía y la Marina, dificultando la realización de las recorridas por el puerto y las asambleas y reuniones diarias en la plaza Solís o en los teatros Iris y Verdi del barrio de La Boca. Sin embargo, la división de posiciones entre los armadores frente al conflicto complicó las negociaciones; los pequeños lancharos y algunas empresas como Lambruschini aceptaban un acuerdo, mientras la compañía Mihanovich, la naviera

más importante de Sudamérica, con el Centro Marítimo, nucleamiento patronal de las empresas más importantes del sector, se mantenían intransigentes y amenazaban con declarar un lockout, el cual se concretó el 9 de enero. De manera opuesta, los trabajadores marítimos expresaron con claridad su predisposición a negociar. La recientemente creada Sociedad de Resistencia y Protección Mutua de Marineros, que ya contaba con unos 2000 adherentes, llegó a proponer a los armadores el nombramiento de dos capitanes como árbitros en el conflicto, propuesta rechazada por el Centro Marítimo.⁶ A las dos semanas de iniciado el paro, éste llegaba a su fin a través de la concreción de un exiguo aumento salarial.⁷

Un lustro después la Sociedad aún daba cuenta de su existencia y su actividad, al declararle la huelga en enero de 1900 a la empresa Mihanovich, la cual no había hecho efectivo el cumplimiento de un acuerdo ya firmado por salarios, horarios y días feriados. Algunos de los armadores menores habían firmado y cumplido sin demora el acuerdo, a diferencia de la “M”. La comisión directiva de la Sociedad de Resistencia, en la que estaban incluidos también los foguistas, impulsó el desarrollo de asambleas diarias, junto a la constitución de un fondo de huelga y un comedor en el propio local gremial. Hubo comisiones para vigilar los buques parados, a las cuales “...para evitar incidentes desagradables a todos los individuos a quienes se les dio esa comisión, el presidente de la sociedad les secuestró las armas que llevaban, las que no se las entregaran hasta que concluya la huelga.”⁸ De los 8000 trabajadores que conformaban la mano de obra de las flotas mercantes de bandera nacional, unos 2500 estaban adheridos a la Sociedad de Marineros y Foguistas. La compañía Mihanovich contaba entonces con la mayor cantidad de tripulantes, aproximadamente dos mil.⁹ Ante la continuidad de la huelga, los marineros contaron con el apoyo de los carpinteros de los talleres Mihanovich y de organizaciones de las ciudades de Ramallo, San Nicolás y Bahía Blanca, así como de los trabajadores de los puertos de Montevideo, Paysandú y Concordia. Finalmente, el triunfo de la huelga y la firma de un nuevo acuerdo por la totalidad de las empresas durante la última semana de enero, fue saludado por el periódico socialista *La Vanguardia*: “Merece la benemérita Sociedad Marineros y Foguistas por su noble y levantada propaganda a favor del pobre obrero, un aplauso por el triunfo obtenido que La Unión le tributa entusiasta.”¹⁰ El éxito no pudo evitar que se manifestaran conflictos al interior de la dirección gremial de la Sociedad, que derivaron en el recambio en su presidencia bajo sendas acusaciones de responder

⁵ *El Tiempo*, 7 de enero 1895.

⁷ *La Nación*, 17 de enero 1895.

⁸ *La Nación*, 19 de enero de 1901, citado en Céspedes, Nora, “¿La clase obrera, estaba organizada a principios del siglo XX?”. (mimeo).

⁹ *La Prensa*, 15 de enero de 1901, citado en Céspedes, Nora, op. cit.

¹⁰ *La Vanguardia*, 26 de enero de 1901, citado en Céspedes, Nora, op. cit.

⁵ *Sud América*, 3 de agosto 1889, citado en Poy, Lucas, “Tu quoque trabajador?... op. cit.



a los intereses patronales. Así, tras el alejamiento quien fuera el presidente de la Sociedad, Antonio Fianaca, asumieron Antonio Garibaldi y Ángel Capurro como presidente y socio honorario respectivamente. Este último era denunciado por ser miembro de la Comisión Directiva de la Sociedad Católica de la Boca, director y fundador del pasquín clerical *La Libertad*, así como de estar en connivencia con la policía.¹¹ Con el mismo tono iracundo el periódico anarquista *La Protesta*, acusaba a estos personajes de ser aliados de la patronal.¹² Durante el verano de comienzos de 1902 se planteó un escenario parecido, al declararse una huelga parcial de marineros y foguistas sólo en la compañía Mihanovich, cuya intransigencia y condiciones abusivas de trabajo eran bien conocidas y combatidas por sus trabajadores.

Según informaba el DNT, en junio de 1903 se constituyó una nueva Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas, después de sortear los problemas institucionales ocurridos al interior del gremio.¹³ Tras un breve conflicto de cinco días de duración ocurrido en el mes de diciembre, en enero de 1904, pocas semanas después, la Sociedad declaró una huelga en la que participaron 4500 trabajadores, los que por casi dos meses sostuvieron la medida logrando una respuesta favorable de los empresarios del sector. Resulta llamativo que a fines de aquel año la Sociedad haya presentado un pliego de condiciones sin siquiera declarar una acción de lucha. Con la mediación del jefe de la Policía de la Ciudad, celebrada por dicha sociedad, el pliego fue aceptado por los armadores.¹⁴

La supuesta declaración de una huelga general marítima a comienzos de 1906 llevó a la división gremial de marineros y foguistas. En teoría, la huelga fue declarada, incluso recibió el apoyo de maquinistas y estibadores, pero luego la dirección gremial suspendió la medida, tras negociar con la patronal representada por el Centro de Cabotaje Nacional (CCN). El periódico *El País* informaba: “parece que no habrá huelga de marineros y foguistas. El presidente del gremio declaró que es inexacta la declaración de la huelga, pues acordaron las mejoras con los armadores...”¹⁵ Esto generó el descontento de un sector de foguistas más intransigente. De esta manera un grupo importante de foguistas se vió distanciado, tanto por la acción y las posiciones ante el desarrollo de la huelga como por diferencias político-ideológicas más profundas, del sindicato de marineros. En este escenario es posible identificar un sector crítico proveniente del seno de los foguistas y más cercano al anarquismo, el cual impugnaba muchas de las acciones y decisiones políticas de la conducción, cercana al *sindicalismo*. Por fuera del grupo disidente existían

foguistas partidarios de los dirigentes y de la separación de aquel grupo más radicalizado. Según las actas de las reuniones y asambleas de la Sociedad de Resistencia, el grupo de foguistas contrario a la dirección argumentaba una mala administración y exigía la realización de una asamblea para nombrar nuevos representantes. Un delegado de la Sociedad alegaba que se habían realizado llamados para el cambio de la administración, pidiendo encarecidamente la presencia de los asociados, pero que el día de la reunión se resolvió mantener a los mismos directivos “por moción de los pocos consientes que habían acudido”. En la asamblea extraordinaria de la sección Foguistas, realizada en el local gremial de la Sociedad de la calle Olavarría el 11 de agosto de 1906, se denunció “la tentativa de una fracción mal aleccionada del gremio de foguistas de constituirse en Sociedad independiente”, que había ya solicitado su incorporación a la FORA. Finalmente, quedó constituida la Sociedad de Foguistas Marítimos Unidos, separación considerada insensata por la dirección gremial, la cual resaltaba los antecedentes y la situación de la organización sindical marítima en otras partes del globo como ejemplo la necesidad de unificación: “Que mientras en los puertos de Génova, Nápoles, Barcelona, Almería, Alicante, Cádiz y New York formaban una sola institución dividida en secciones. Los marineros y foguistas cuentan con organizaciones sensibles en Marsella, Burdeos y en los puertos del norte de Alemania y península Escandinava, donde marineros y foguistas son organizados separadamente el Capital encuentra ancho campo para ejercer toda clase de arbitrariedades por causa de la descentralización de los gremios.”¹⁶ Iba tomando cuerpo la apelación recurrente a la unidad, propia del sindicalismo revolucionario, que será su bandera en la próxima década, si bien no siempre para impulsar y fortalecer la lucha obrera.

Pocos meses después, a fines de 1906, la Sociedad de Marineros y Foguistas (varios permanecieron en dicha sociedad) se declaró en huelga. El conflicto, en el que participaron cerca de 8000 tripulantes, se prolongó hasta mediados de enero de 1907, cuando se logró el aumento salarial, mejor trato y alimentación reclamados.¹⁷ Tras este resultado favorable, materializado en la forma de un acuerdo con mediación estatal que incluyó estas demandas,

¹⁶ Libro de actas de la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas, sección Foguistas, 1905-1906, 11 de agosto 1906, pp. 10 a 25.

¹⁷ *La Nación*, 11 de enero 1907. Este acuerdo fue anunciado por el DNT como “convenio colectivo”, el que junto al firmado en 1906 por los obreros gráficos constituyeron los primeros antecedentes de las negociaciones colectivas en el país. Ver Bertolo, Maricel, “Relaciones colectivas de trabajo en Argentina: algunas reflexiones en torno a la huelga de obreros gráficos de 1906”, X Jornadas Interescuelas de Historia, Rosario, 2005 y Caruso, Laura, “Las huelgas marítimas y el Departamento Nacional del Trabajo: conflicto obrero e intervención estatal (1890-1920)”, en Suriano, Juan (comp.) *La construcción de las instituciones laborales en la Argentina: el Departamento Nacional del Trabajo, 1907-1943*, Buenos Aires, Edhasa, 2012. (en prensa).

¹¹ *La Vanguardia*, 16 de febrero de 1901, citado en Céspedes, Nora, op. cit.

¹² *La Protesta Humana*, 2 de febrero de 1901.

¹³ *Boletín DNT* N° 6, septiembre 1908.

¹⁴ *Boletín DNT* N° 40, febrero 1919.

¹⁵ *El País*, 26 de enero 1906 y 27 de enero 1906.



se produjo un nuevo viraje en el proceso de desarrollo de la organización sindical marítima. Se recompuso entonces la organización conjunta de marineros y foguistas, creándose la Liga Obrera Naval Argentina (LONA), dirigida por Juan Colmeyro.¹⁸ La Liga, constituida por marineros, foguistas, contra maestres, faroleros, patrones de lanchas y de remolcadores, caldereros, guincheros y otros trabajadores de a bordo, convocó a una huelga general para el 29 de diciembre de 1907, la que culminó el 8 de enero de 1908, con relativo éxito. Tras 10 días de conflicto, durante los que la Sociedad Unión Protectora del Trabajo Libre (SUPTL) y personal de la Armada colaboraron con las empresas, y con la mediación del Prefecto General de Puertos Vicealmirante Blanco, se acordó abolir la nueva libreta con impresiones digitales que intentaba implementar la Policía y la Prefectura en el ámbito del puerto, así como suprimir de la antigua libreta la transcripción de los artículos del Código de Comercio, que reglaba el trabajo marítimo.¹⁹

Sin embargo, las demandas originales excedían en mucho lo acordado. El DNT consideró relativo el éxito de esta huelga, precisamente por no haber resuelto demandas fundamentales que la habían impulsado.²⁰ La jornada laboral y los turnos rotativos por sección a bordo, la limitación a la autoridad de los oficiales y el reconocimiento del sindicato, junto a la aceptación de un representante gremial a bordo, fueron temas dejados de lado a la hora de firmar el acuerdo entre las empresas y la LONA.²¹ Entre los 3000 trabajadores que participaron de la medida nuevamente un nutrido grupo de foguistas protestaron ante la diferencia entre los reclamos y el acuerdo. Esto llevó a que, a comienzos de 1908 como ocurrió ya en 1906, una parte significativa de la sección de foguistas constituyeran un sindicato aparte, ante las profundas críticas para con la posición conciliadora demostrada por la dirección de la LONA. Este grupo había propuesto en las asambleas la supresión de toda libreta de navegación y de toda reglamentación, aspectos que no fueron considerados en el proceso de negociaciones ni por los armadores, ni por la Prefectura ni por el sindicato.

La división por categoría de la organización gremial marítima, entre marineros y foguistas, se mantuvo durante dos años, hasta la creación de la FOM. Tal fragmentación y división en torno las diferencias político-ideológicas y a posicionamientos prácticos convivió durante toda la primera década del siglo XX con una tendencia a confluir

en una organización única, conjunta, en base a intereses comunes. La dinámica entre ambos procesos delinearon el itinerario gremial institucional del sector marítimo a lo largo de 15 años, si se toma como punto de partida la constitución de la primera Sociedad de Resistencia. El péndulo entre unidad y fragmentación caracterizó la experiencia sindical de estos trabajadores, elemento que, junto a la recurrente apelación al Estado y su mediación, caracterizaron la experiencia obrera marítima de la primera década del siglo. Ambos aspectos fueron además parte de esa experiencia retomada y afirmada a partir de la creación de la FOM.

El Centenario: huelga y Federación.

Durante el año 1910 y la preparación de los festejos del Centenario de la revolución de mayo por parte del gobierno conservador, el movimiento obrero en general, y en particular el de la Ciudad de Buenos Aires, fue blanco de la represión estatal a través de deportaciones, la utilización de la fuerza pública contra huelgas y manifestaciones, más precisamente contra huelguistas y manifestantes, y la sanción de nuevas leyes contra la organización obrera, como lo fue la ley de Defensa Social. El retroceso que este despliegue represivo significó en las posiciones y en la organización de los trabajadores, en particular en aquellos sectores más vinculados al anarquismo, ha sido objeto de interesantes análisis.²² Cabe aquí resaltar que, en el contexto de los primeros meses de aquel año se desarrollaron en el puerto dos huelgas que fueron claves y antecedieron a la constitución de la FOM. Entre enero y marzo de 1910 se desarrollaron huelgas, por momentos en forma paralela, impulsadas por la Sociedad de Marineros -aún autodenominaba LONA y con predominio *sindicalista*- y por la Sociedad de Foguistas, alineada con el anarquismo. De conjunto, esta huelga tiene un valor particular, ya que permite comparar en una coyuntura las estrategias sindicales de ambas corrientes, la actitud del Estado y sus diversas instituciones, pudiendo así dimensionar la experiencia de la lucha gremial marítima y la consolidación de ciertas tendencias reformistas dentro del sindicalismo revolucionario y del gremio.

El 20 de enero de 1910, los marineros y otros trabajadores de a bordo iniciaron una huelga en reclamo de la modificación del acuerdo o “convenio colectivo” de enero de 1907, renovando el pedido de un aumento salarial y de mejores condiciones laborales. Esta acción finalizó a los pocos días, con la mediación del Jefe de Policía y la firma de un nuevo convenio. A este acuerdo

¹⁸ *La Organización Obrera* N° 1, septiembre 1917. Colmeyro presidió años después la SUPTL, asociación patronal que proveía de rompuhuelgas y apoyo a las empresas en épocas de conflicto. Fue asesinado a los pocos días de iniciada la huelga parcial de marzo de 1917 en una balacera en el puerto, en uno de los tantos enfrentamientos que ocurrieron en esas semanas entre miembros de la FOM y de la SUPTL.

¹⁹ *Boletín DNT* N° 6, septiembre 1908; *La Nación* 5 de enero, 1908.

²⁰ *Boletín DNT* N° 6, septiembre 1908, p. 381.

²¹ *La Nación* 5 de enero, 1908, “Las huelgas. Marítimos y fogneros”.

²² Suriano, Juan, “Los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo y la exclusión del movimiento obrero” (mimeo); Contreras, Gustavo, “Movimiento obrero y anarquismo en la Argentina de principios del siglo XX. Perspectivas y discusiones sobre la organización, los métodos de lucha, la violencia, el reformismo y la revolución”, en AA.VV, *La clase obrera y el Centenario, 1910. Trabajos de investigación*, Buenos Aires, PIMSA-CTA, 2011; Falcón, Ricardo, “Izquierdas, régimen político, cuestión étnica y cuestión social en Argentina (1890-1912)” en *Anuario 12*, segunda época, Rosario, UNR, 1986/7.



adhirieron las mayores empresas del sector, como las compañías Mihanovich, Gardella y, Barthe entre otras. En paralelo, en los últimos días del mes de enero, la Sociedad de Foguistas se declaró en huelga y se negó a la mediación ofrecida por el jefe policial. El conflicto se prolongó durante dos meses, culminando el 22 de marzo con la vuelta al trabajo.

En el caso de la huelga de marineros, y a pesar de la pronta disposición del DNT para arbitrar en el conflicto, los trabajadores de a bordo, así como los armadores, optaron por la mediación policial, la cual contaba con buenos antecedentes en materia de resolución de conflictos.²³ De hecho, la aceptación de la mediación presidida por el Coronel Dellepiane, en la mañana del primer día de huelga, implicó suspender la medida de fuerza. Tras las reuniones sucesivas mantenidas por el jefe policial con una comisión de marineros y con delegados del CCN se arribó a la firma de un nuevo convenio.²⁴ El pliego de condiciones presentado contenía demandas de aumento de sueldo, reglamentación del pago de horas extras y modificación de salario extraordinario para puertos de tránsito y terminales, entre otros “pequeños detalles de fácil solución”, según informaba el periódico *La Nación*, detalles tales como condiciones de trabajo, salario extra para tareas de carga y la cantidad mínima de personal a bordo.²⁵ Habiendo logrado un acuerdo sobre estos temas durante la reunión sostenida por dos horas entre Dellepiane, el Jefe de la División de Orden Público Vieyra, y delegados obreros y patronales, se programó una nueva reunión en la sede el CCN para la mañana del viernes 21, al otro día, ante el desacuerdo de los armadores con un aumento de salario mensual fijo. El centro patronal propuso nuevas condiciones que incluían el pago de horas extras, delimitaban las tareas dentro de un turno de trabajo y estipulaban los días feriados. Dicha propuesta fue aceptada con algunas pocas modificaciones por una asamblea obrera realizada el sábado 22 de enero a la noche, dando por terminado el conflicto. Formalmente el convenio se firmó el 25 de enero, el cual entraría en vigencia el 1º de febrero de 1910.

A fines del mes de enero la Sociedad de Foguistas llamó

²³ La mediación policial en las huelgas marítimas se dio en varias oportunidades desde 1895, lo cual sirvió de base para la confección de un decreto presidencial, en octubre de 1904, que sancionaba legalmente la habilitación del Jefe de Policía a ejercer funciones de conciliación y arbitraje en aquellos conflictos relacionados con el descanso dominical y la jornada de trabajo. Tal decreto facultaba al jefe policial a ofrecer mediación, recaudar información, entrevistar a las partes, conciliar un acuerdo, acta o convenio con obligación de las mismas a cumplirlo, y si no fuese aceptada su intervención, nombrar un tribunal arbitral. Decreto del 20 de octubre de 1904, reproducido en Spalding, Hobart, *La clase trabajadora argentina (Documentos para su historia – 1890/1912)*, Buenos Aires, Editorial Galerna, 1970; pp.362 a 364.

²⁴ *La Nación* 21 de enero 1910, “Conciliación y arbitraje. La intervención policial”.

²⁵ *La Nación* 21 de enero 1910, “La huelga en el puerto. Estado del conflicto”.

a un paro, renunciando a cualquier tipo de intervención estatal, y rechazando aún con más vehemencia la acción de la institución policial como mediador o árbitro, en línea con las ideas y posiciones anarquistas.²⁶ La ausencia de un pliego de condiciones formal que contenga y presente sus reivindicaciones a la patronal y a las diversas instituciones estatales portuarias dificultó en gran medida el tratamiento del conflicto.²⁷ Durante la huelga la Prefectura, a través de la Ayudantía Marítima, colaboró con personal para el reemplazo de los huelguistas a partir de la solicitud personal realizada a Dellepiane por Pedro Mihanovich, entonces gerente de esa empresa, y que reiteró por carta al Ministro de Marina.²⁸ Dicha colaboración estatal con las empresas estuvo claramente ausente en el caso de la huelga impulsada por los marineros. Los foguistas en paro, junto a otro gremio anarquista como los Conductores de Carros, conformaron una comisión que debía reunirse con el centro patronal, a la par que lanzaban la amenaza de realizar una huelga general por tiempo indeterminado si no eran recibidos por el CCN.²⁹ Sin embargo, gracias a la ayuda brindada por la Prefectura, las empresas carecían de toda urgencia en propiciar un diálogo con los foguistas. Finalmente, entre crecientes rumores de huelga general al acercarse el mes mayo y los programados eventos por el Centenario, se concretó la reunión del CCN con delegados de la FORA V, junto a algunos foguistas, primero en el propio domicilio de la familia Mihanovich, para luego trasladarse a la sede del centro patronal. Allí se acordó un aumento salarial, nuevos parámetros de alimentación, la instalación de baños y mesas en las salas de máquinas, entre otras cuestiones como la liberación de los foguistas detenidos, propuestas que fueron aprobadas en la noche del 22 de marzo de 1910 por una asamblea de foguistas, dando así por terminada la huelga.³⁰ Dos meses después de su inicio, allá por fines de enero, y sin mediación estatal, la huelga de la Sociedad de Foguistas culminó con la implementación en lo inmediato del acuerdo y la vuelta al trabajo, aunque tales condiciones no se continuarían en el tiempo.³¹

A pesar de su inicial y parcial éxito, esta huelga no fortaleció al gremio de foguistas y sus posiciones. Muy por el contrario, el sostener la huelga por un lapso prolongado de tiempo, siendo un sindicato minoritario, supuso un debilitamiento en su organización y la merma de sus

²⁶ Suriano, Juan, “La oposición anarquista a la intervención estatal en las relaciones laborales”, en Suriano Juan (comp.) *La cuestión social en Argentina 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena, 2000.

²⁷ *La Nación* 30 de enero 1910, p. 12, “En el puerto. La huelga marítima”.

²⁸ *La Nación* 17 de marzo 1910, “Las huelgas. Otras informaciones”, 30 de enero 1910, p. 12, “En el puerto. La huelga marítima”.

²⁹ *La Nación* 21 de marzo, 1910, p. 8, “La huelga del puerto. Resolución de los trabajadores”.

³⁰ *La Nación* 22 de marzo, 1910, “La huelga en el puerto. Solución del conflicto”.

³¹ *Boletín DNT* N° 40, febrero 1919.



filas, situación agravada por la represión y persecución en ascenso. De manera opuesta, la posición de los sindicalistas revolucionarios y el gremio de marineros y otros trabajadores de a bordo se vió fortalecida, consolidándose ésta corriente como la dirección sindical predominante en el sector. Así ocurrió también con ciertas posiciones proclives a la negociación y a la intervención estatal. Su actitud legalista y su incipiente reformismo fueron potenciados por la intervención de diferentes gobiernos en los conflictos obreros, reclamada por los propios trabajadores.³² De esta manera, la coyuntura de inicios de 1910 permite observar dos actitudes, acciones y políticas contrapuestas dentro del movimiento obrero, expresadas en el seno de los trabajadores marítimos, y que enfrentaban a una mayoría liderada por los marineros con un grupo de foguistas. Ambas posiciones y grupos tuvieron una recepción y una actitud opuesta para con el gobierno, y obtuvieron diversos resultados. A los pocos días de finalizada la huelga de foguistas, apenas iniciado el mes de abril, se creó una nueva organización, con una estructura federativa y nacional: la FOM.

Ideario y militancia *sindicalista*

El sindicalismo opone a la conquista del poder la huelga general, a la acción de la boleta del voto la acción directa, y al grupo político, el Sindicato.³³

La importancia política y gremial que tuvo la experiencia *sindicalista* dentro de la historia del movimiento obrero en nuestro país contrasta con la escasez de los trabajos e investigaciones que lo abordan como tema de estudio. Mientras algunos trabajos destacan el perfil centrista y burocrático de esta corriente³⁴, otros más recientes han propuesto nuevas preguntas y ensayan otras explicaciones sobre su lugar histórico, planteando la necesidad de estudiar en profundidad los orígenes del sindicalismo revolucionario, así como las causas de su auge y decadencia.³⁵ Aunque ha sido planteado, el desafío de desnaturalizar los estudios históricos sobre esta corriente, por ejemplo, iluminando las diferencias al interior del grupo, o analizando su acción en el largo plazo para identificar cambios, matices, fisuras y núcleos perdurables, está a la espera de su tratamiento histórico.³⁶

³² Caruso, Laura, "Control a bordo: la Federación Obrera Marítima, 1916-1921", en Dicósimo, Daniel y Simonassi, Silvia y (comps.), *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Rosario, Prohistoria Ediciones, 2011.

³³ Arraga, Julio, *El Sindicalismo, los partidos políticos y las sectas*, Buenos Aires, La Acción Obrera, 1919, p. 31.

³⁴ Camarero, Hernán y Schneider, Alejandro, *La polémica Panelón-Marotta (marxismo y sindicalismo soreliano, 1912-1918)*, Buenos Aires, CEAL, 1991.

³⁵ Belkin, Alejandro, *Sobre los orígenes del sindicalismo revolucionario en Argentina*, Ediciones CCC, Buenos Aires, 2007; "Sindicalismo revolucionario y movimiento obrero: balance historiográfico e hipótesis exploratorias", ponencia XII Jornadas Interescuelas, Bariloche, 2009.

³⁶ Aquino, Cristian, "El Sindicalismo Revolucionario. Un Estado de la Cuestión", ponencia XII Jornadas Interescuelas,

El estudio de la acción gremial *sindicalista* en un sector neurálgico como el marítimo es un paso en el camino de revisar y dimensionar esa experiencia.

En nuestro país, y entre los trabajadores marítimos en particular, el *sindicalismo* tuvo un arraigo y un desarrollo significativo. Algunas de sus principales concepciones e ideas, como la centralidad del sindicato, la independencia de todo partido político, o su inicial antiestatismo, han sido tema de estudio de varios trabajos.³⁷ El desarrollo de esta corriente a nivel mundial ha sido analizado por Van der Linden y Thorpe, quienes lo definieron como un movimiento e ideología obrera que conjugaba la acción directa y la lucha prioritaria por las mejoras inmediatas con la búsqueda de la construcción de una nueva sociedad carente del conflicto de clases inevitable e irreconciliable.³⁸ La esencia igualitaria de esta sociedad deseable y futura se encontraba de forma embrionaria en los sindicatos, organización fundamental de los trabajadores. Su programa no suponía un rechazo a la política como acción, sino más bien a la utilización de medios políticos en la búsqueda de fines que era evidentemente políticos, como la abolición del sistema capitalista y el establecimiento de una sociedad organizada por las asociaciones de los productores.

Surgido en el seno del movimiento obrero francés y su Central General de Trabajadores, si bien contó también con importantes referentes en Italia, el sindicalismo revolucionario en la Argentina constituyó una corriente político-ideológica autónoma en 1906, al ser expulsados sus militantes del Partido Socialista.³⁹ Primero como fracción partidaria, y luego desde su propia organización, cuestionaron el parlamentarismo y la escasa atención a la militancia sindical de base del partido. El debate en torno a la huelga general revolucionaria suscitado por la declaración del estado de sitio frente al levantamiento radical de 1905 finalizó con la expulsión de la fracción *sindicalista* en el VII congreso del PS. En el desarrollo de las discusiones se pusieron de relieve y se consolidaron muchas de las posiciones de esta corriente, opuestas a la

Bariloche, 2009.

³⁷ Bertolo, Maricel, *Una propuesta gremial alternativa: el Sindicalismo Revolucionario (1904-1916)*, Buenos Aires, CEAL, 1993; Del Campo, Hugo, *El sindicalismo revolucionario (1905-1940)*, Buenos Aires, CEAL, 1986; Marotta, Sebastián, *El movimiento sindical argentino. Su génesis y desarrollo*, tomo II 1907-1920, Buenos Aires, Editorial Lacio, 1961.

³⁸ Van der Linden, Marcel y Wayne, Thorpe, "Auge y decadencia del sindicalismo revolucionario", en *Revista Historia Social*, N° 12, invierno 1992, pp. 3-29.

³⁹ Algunos de los principales exponentes del sindicalismo revolucionario francés fueron Victor Griffuelhes, secretario general de la CGT entre 1902 y 1908, Fernand Pelloutier, Edouard Berth, Hubert Lagardelle y George Sorel. En Italia, los miembros de esta corriente más destacados y traductores de Sorel, como Julio Arraga en Argentina, fueron Arturo Labriola y Enrico Leone. Ver Caruso, Laura, "Una corriente de energía afluyendo exuberante como un río en épocas pluviales: el Sindicalismo Revolucionario a través de la obra de Julio Arraga" (mimeo)



línea oficial justista.⁴⁰ Según Enrique Dickmann, ésta fue una “escisión saludable, porque permitió a éste (el PS) seguir su ruta normal y orgánica”.⁴¹

Entre los primeros en adherir al sindicalismo revolucionario en el Río de la Plata encontramos a Julio Arraga y Gabriela de Coni; luego se sumarían Bartolomé Bossio, Aquiles Lorenzo, Emilio Troise, Luis Bernard, Ernesto Piot, Lucas Tortorelli, Juan Cuomo, Luis Lotito, y más tarde Francisco Rosanova, Luis Lauzet, Francisco García y Sebastián Marotta, por mencionar algunos de sus representantes más significativos. Varios de éstos formarían parte de la dirección de gremios y centrales sindicales, como el linotipista francés Luis Bernard, militante entre los trabajadores gráficos, al igual que Lauzet, quién además en su recorrido llegó a ser delegado a la OIT en los años '20. Ernesto Piot y Juan Cuomo fueron secretarios generales de la Unión General de Trabajadores en la primera década del siglo. Tortorelli tuvo actividad gremial en la industria del mueble, y Rosanova entre los lustradores del calzado, aunque también militó en el sindicato ferroviario desde 1912, llegando a ser su secretario general hasta 1920. El español Francisco García fue secretario general de la FOM desde su creación hasta 1924 ininterrumpidamente, y luego en 1928 retomó ese lugar hasta su muerte, en marzo de 1930.

El *sindicalismo* fue la corriente político-ideológica de mayor raigambre entre los trabajadores marítimos de las primeras décadas del siglo XX, corriente que disputó la dirección del movimiento obrero, en conflictiva relación con el anarquismo y el socialismo. La militancia *sindicalista* se extendió, ya antes de su formación como grupo autónomo del socialismo, al interior de la Unión General de Trabajadores (UGT), y luego en la Confederación Obrera Regional Argentina (CORA), para tornarse en la fuerza política predominante en el movimiento obrero argentino en la segunda década del siglo XX, como fuerza dirigente de la Federación Obrera Regional Argentina 9no. Congreso (FORA IX), entre cuyos pilares se encontraba la FOM. En la acción político-gremial *sindicalista dentro del ámbito del puerto*, específicamente el grupo de trabajadores embarcados, se destacaron Eduardo Pereyra, Fortunato Marinelli, Simón Larroche y Francisco García, entre muchos otros. Junto al marítimo, otros gremios fueron parte importante de la acción gremial de esta corriente, como la Federación de Artes Gráficas, donde los *sindicalistas* Lauzet y Bernard tuvieron gran participación, la Federación Obrera Ferrocarrilera, donde entre otros se destacó Francisco Rosanova, la Federación de Trabajadores en Madera, particularmente en los sindicatos de ebanistas y escultores, donde actuaron Cuomo y Tortorelli. Uno de los más destacados dirigentes *sindicalistas* fue Sebastián

Marotta (1888-1970), proveniente del gremio de la construcción, quién se desempeñó también en el sector gráfico, y fue integrante en puestos directivos de la UGT, la CORA, la FORA IX y la USA. Ya en 1903 algunos de estos militantes actuaron con éxito al interior de la central sindical UGT, donde lograron la mayoría de los cargos de la Junta Ejecutiva en momentos de su expulsión partidaria. Como corriente impulsaron el periódico *La Acción Socialista* desde 1905, y en 1910 *La Acción Obrera*. En 1909, al tiempo que impulsaban la formación de la CORA, los *sindicalistas* dotaban a la central de una herramienta fundamental para la difusión de sus ideas y acciones, el periódico *La Confederación*.

Julio Arraga, uno de sus principales referentes y propagandistas, definió al sindicalismo revolucionario por su antiparlamentarismo y antipartidismo, así como por impulsar exclusivamente la organización de los productores, dando prioridad en la lucha de clases al hecho económico: “Los que piensan que el hecho político general está por sobre el hecho económico dan preferencia a la acción política electoral”.⁴² En el terreno estrictamente económico, en la producción, se libraba la lucha de clases para los *sindicalistas*. Por eso, privilegiaban la construcción y desarrollo de sindicatos como la tarea de auto-organización de los trabajadores para su emancipación, en detrimento del partido político. En febrero de 1905, en una nota publicada en *La Vanguardia*, Arraga formulaba una de las primeras definiciones *sindicalistas* locales sobre la función que tenían los sindicatos: “el porvenir de la clase trabajadora se encuentra en el desenvolvimiento autónomo de los sindicatos”.⁴³ El sindicato era la mejor escuela de libertad: “el obrero es libre en su seno, como lo es el sindicato en la federación, y estas en las confederaciones” y “tiene las dos acciones concentradas en los obreros mismo, y ejercidas siempre desde sus mismas organizaciones”.⁴⁴ Esto explica el fuerte énfasis del *sindicalismo* en la lucha por la “conquista del taller”, y en el caso del gremio marítimo, por la “conquista de los barcos”, para influir e incluso controlar aspectos de la vida laboral, de la contratación y las condiciones de trabajo en general.⁴⁵

La acérrima defensa de la organización de los trabajadores autónoma de cualquier partido o estructura estatal formaba parte de los orígenes organizativos e ideológicos del *sindicalismo* como una de sus principales trincheras, junto al rechazo de la política partidaria y a la integración institucional de las organizaciones obreras.

⁴² Arraga, Julio, *Reflexiones y observaciones sobre la cuestión social*, Buenos Aires, La Facultad, 1920, p.47.

⁴³ Kersfeld, Daniel, *Georges Sorel: apóstol de la violencia*, Buenos Aires, Ediciones del Signo, 2004, p. 116.

⁴⁴ Arraga, Julio, *Reflexiones...*, op. cit., p. 58 y pp. 126 y 127.

⁴⁵ Bajo la acción del PS “se pretendió reemplazar a la clase por el partido (artificial), sustituir al productor por el ciudadano (abstracto), reemplazar la conquista del taller por la del Estado, se busco que la revolución social la hagan los intelectuales por sobre los productores...”, Arraga, Julio, *Reflexiones...*, op. cit., p. 18.

⁴⁰ Belkin, Alejandro, “El debate sobre la huelga general y el surgimiento del sindicalismo revolucionario en Argentina (1905)”, ponencia Xº Jornadas Interescuelas, Rosario, 2005.

⁴¹ Dickmann, Enrique, *Recuerdos de un militante socialista*, Buenos Aires, La Vanguardia, 1949.



Su fuerte corte obrerista se vió reforzado por un marcado antiintelectualismo. De hecho, la defendida autonomía se afirmaba también frente a los intelectuales. La expresión extrema de este rechazo era la negativa a cualquier partido político que nucleara profesionales e intelectuales, como el PS. El rechazo *sindicalista* era aún más amplio; iba contra la labor intelectual en sí misma y contra toda pretensión de priorizar la teorización, la reflexión y las ideas por sobre la acción, la experiencia y los hechos. En la base de estas posiciones se encontraba la consideración del intelectual y del partido como agentes externos a la clase obrera, razón por la cual no podían constituirse en su dirección ni en sus formadores. A los trabajadores organizados en sindicatos “no faltan los que quieren conducirlos, guiarlos, constituyendo para el caso partidos políticos con programas curalotodo. Son los dirigentes de estos partidos quienes siembran la cizaña en los sindicatos, procurando malograr la unión de todos los trabajadores”.⁴⁶ La unidad fue otra de sus banderas más significativas de esta corriente. La acción corporativa necesaria que los productores llevaban adelante era realizada por diversos sectores en reclamo de mejores condiciones laborales. En cambio, la unidad y la solidaridad de toda la clase constituían una acción política fundamental expresaba en la huelga general económica. La apelación a la unidad como un valor central de la acción obrera constituyó un tópico esencial del sindicalismo revolucionario.

Otro de los núcleos del temprano Sindicalismo Revolucionario fue la concepción del Estado como expresión política de los intereses de la clase capitalista y la afirmación de su carácter burgués: “...negar que el Estado sea órgano social y universal y demostrar su naturaleza de institución de clase”.⁴⁷ De aquí partía el rechazo a la participación en el sistema político-parlamentario, considerado como un camino inconducente para la acción revolucionaria. Tal actitud inicial de alejamiento del Estado y sus instituciones era expresaba por el propio secretario general de la UGT Juan Cuomo en una carta enviada al DNT en el año 1907 en respuesta al ofrecimiento de mediación de esa institución que había sido creada recientemente: “(...) para que en lo sucesivo no se molesten mas, haciéndonos proposiciones semejantes, que están en pugna con la mayoría de los miembros que componen nuestra institución, os manifestamos que no creemos necesaria la intervención de esa institución en los asuntos que atañen a nuestra organización por estar convencidos que todo lo que se refiere al bienestar y mejoramiento de nuestra clase, depende única y exclusivamente del esfuerzo que pueda desarrollar la acción obrera por medio de la lucha ejercida contra la de los que nos sumen en la más cruel explotación. Por lo tanto, toda comisión de arbitraje propuesta por instituciones de la clase burguesa (como es ese “Departamento del Trabajo”) no puede tener por resultado otra cosa que no

sea la defensa de los intereses capitalistas. (...) Nuestro lema es la “lucha de clases” y por lo tanto rechazamos toda armonía entre capital y trabajo”.⁴⁸ Al considerar la lucha de clases como principio rector de la sociedad, el sindicalismo revolucionario consideraba la colaboración de clases y la negociación con el Estado como factores que invisibilizaban el conflicto estructural entre patrones y obreros.

La ausencia de una negación rotunda al diálogo con los gobiernos e instituciones estatales permitió que éste se estableciera como una práctica crecientemente ejercida por los dirigentes marítimos como se observa durante las huelgas dirigidas por la Sociedad de Marineros y Foguistas, y como lo hará la FOM durante la segunda década del siglo XX.⁴⁹ Similares posiciones sostuvieron los *sindicalistas* en otros gremios como el gráfico.⁵⁰ La práctica *sindicalista* de dialogar con los gobiernos, aceptar y buscar la mediación estatal, así como el establecimiento de un cierto vínculo o alianza informal con el primer gobierno radical, plantea de manera problemática el viraje de algunas de sus posiciones, o más precisamente, el distanciamiento entre sus ideas y sus prácticas. Algunos autores han calificado esta transformación como la conformación de un nuevo perfil del sindicalismo revolucionario, que pasó de ser un *sindicalismo* de “acción directa” a uno “de presión”, a través de un lento proceso de embrionaria integración, del cual se analiza aquí sus inicios, integración que será un elemento clave en la tradición sindical argentina.⁵¹ Aquellas trincheras *sindicalistas* como la autonomía de todo partido, de los intelectuales y del Estado dejaron de cumplir una función disruptiva. El proceso de flexibilización de las posiciones del sindicalismo revolucionario fue también señalado por Ricardo Falcón, quien focalizó en aquellas que habilitaban canales de aproximación al Estado.⁵²

La experiencia gremial *sindicalista* de la primera década del siglo XX en la dirección del sindicato marítimo permite así conocer parte del proceso de cambio de algunas de sus concepciones y su distanciamiento con respecto a sus prácticas. Tal explicación no deja de lado otros factores, como una actitud de integración por parte de un sector reformistas del gobierno conservador o el cambio que provocó la transición de un régimen político conservador a uno llamado democrático a partir de la Ley Sáenz Peña y la llegada al poder del radicalismo. El proceso político y las transformaciones en el Estado son elementos necesarios para explicar la historia

⁴⁶ *La Acción Obrera* 24 abril 1911, “Al Sindicato!”, Arraga, Julio.

⁴⁷ *La Acción Socialista*, 1905, citado en Del Campo, Hugo, *El sindicalismo...* op. cit.

⁴⁸ *Boletín DNT* N° 1, 30 junio 1907, citado en Spalding, Hobart, *La clase trabajadora argentina...* op. cit.

⁴⁹ Caruso, Laura, “Las huelgas marítimas y el Departamento Nacional del Trabajo...” op. cit.

⁵⁰ Bertolo, Maricel “Relaciones colectivas de trabajo...” op. cit.

⁵¹ Bilsky, Edgardo, *La FORA y el movimiento obrero*, Buenos Aires, CEAL, 1987.

⁵² Falcón, Ricardo. “Izquierdas, régimen político, cuestión étnica y cuestión social en argentina (1890-1912)” en *Anuario 12*, UNR, 1986-1987.



político-sindical de los trabajadores en su conjunto, los marítimos en particular y de su dirección político gremial, el sindicalismo revolucionario. Junto a estos, otros factores deben ser considerados, como la experiencia de los trabajadores marítimos, la consolidación de esta corriente política como su dirección gremial producto de las luchas de aquellos primeros años, y las mutaciones y permanencias de las ideas de esta corriente, y la solidificación de ciertas prácticas y posicionamientos. Su práctica sindical se fortaleció en torno a la defensa incondicional de la herramienta gremial, el sindicato, y al impulso de reclamos salariales y laborales estrictamente, ante el abandono progresivo de la confrontación abierta con los gobiernos, no así con las patronales.

Un final y un comienzo: la creación de la FOM

La particular experiencia sindical marítima en el puerto de Buenos Aires, el proceso de organización gremial de aquellos trabajadores y la dirección sindicalista revolucionaria son elementos necesarios para comprender las posiciones y prácticas que fueron la base para la formación de un nuevo gremio marítimo de tipo federativo. Durante los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo siguiente los movimientos huelguísticos emprendidos por marineros y foguistas junto al conjunto de los trabajadores de a bordo estuvieron atravesados por experiencias de negociación exitosas a la hora de concretar las demandas inmediatas del gremio, muchas de ellas impulsadas por la demanda de los propios trabajadores de la presencia de instituciones estatales en el conflicto, como por ejemplo la Prefectura. Esta experiencia empalmó coherentemente con la extensión de las posiciones sindicalistas dentro del gremio, hasta el punto de convertirse esta corriente en la dirección sindical del grupo embarcado. Ambos procesos, la experiencia frente al Estado de estos trabajadores y el predominio sindicalista entre ellos, se reforzaron y consolidaron mutuamente, desarrollando una creciente aceptación de mecanismos arbitrales y mediaciones por parte del Estado, a los cuales la patronal fue más reticente, en lo que atañe a la resolución de demandas y problemas laborales.⁵³ El resultado de las huelgas de enero-marzo de 1910 fortificó tal actitud, constitutiva de la organización marítima desde entonces. Las diferencias de grado, de forma y contenido de la política hacia los trabajadores y el conflicto obrero que sostuvieron los diferentes gobiernos permitirá o no desarrollar y potenciar tal actitud. Así lo hizo por ejemplo la acción del DNT, ayudando a promover las prácticas de una oposición obrera más moderada o reformista, favoreciendo incluso la mediación policial, ambas instituciones centrales en la política de integración hacia un sector de la clase obrera, iniciada en los últimos años del régimen conservador. La intervención presidencial directa de Yrigoyen también pudo haber desplegado las potencialidades de esta actitud en una magnitud hasta

entonces desconocida.⁵⁴ Pero el recorrido de este trabajo demuestra las bases de la propia experiencia obrera como elemento fundamental para pensar siquiera la posibilidad de tal vínculo, así como sus diversas formas.

Sobre la base de la particular experiencia de los trabajadores marítimos y su dirección político-sindical, el 8 de abril de 1910 marinos y foguistas crearon la FOM, organización que surgió precisamente con aquella bandera propia de los primeros años: una organización conjunta de las diversas categorías de trabajadores, su unidad organizativa y práctica. Este elemento sería sostenido y defendido desde entonces, e incluso ampliado a la oficialidad, los gremios de oficiales y patrones, un sector aliado clave para la lucha obrera de a bordo.⁵⁵ La FOM agrupaba diversas categorías de trabajadores embarcados o tripulantes (marineros, foguistas, mozos y personal de sala de máquinas, cubierta y cocina), constituyendo uno de los primeros gremios por actividad de real proyección nacional. Esto significó un salto organizativo de gran importancia, así como la consolidación de un sindicato único, tras superar los obstáculos de la década pasada. Esto significó al mismo tiempo el pasaje de diversos gremios por categoría u ocupación a un sindicato que unificó a los trabajadores de una toda rama de actividad, forma organizativa que se impondrá como tendencia en la organización gremial de los años posteriores. Su estructura federativa incluía diversas secciones, por categorías laboral y por regiones geográficas, que conservaban un importante grado de autonomía, combinado con un cierto grado de centralismo, fortaleciendo sus posiciones frente a la patronal.⁵⁶ En la declaración de propósitos de los Estatutos de la Federación, tanto en el primero como en su modificación de fines de mayo de 1917, se afirmaba la búsqueda por “trabajar por la unidad del proletariado naval y terrestre para oponerle como fuerza incontrastable a las arbitrariedades del capital, activar la organización y reorganización de los gremios navales en todos los puertos importantes del país, afirmar los sentimientos de fraternidad entre todos los obreros”.⁵⁷ El órgano dirigente o Consejo Federal estaba compuesto por 15 miembros nombrados por cada sección, entre los cuales se elegía un Secretario General.

Tal estructura federativa del gremio marítimo, que agrupaba diversas secciones y sociedades por categoría y región geográfica, se combinó con cierto grado de centralismo, dando como resultado un sindicato único que fortaleció la posición de los trabajadores frente a la patronal. Tal forma organizacional, la estructura federativa, fue parte central de una política de

⁵⁴ Suriano, Juan, “El Estado argentino frente a los trabajadores urbanos: política social y represión, 1880-1916” en *Anuario 14*, 2da. Época, Rosario, 1989-1990.

⁵⁵ Caruso, Laura, “Control a bordo: la Federación Obrera Marítima... op. cit.

⁵⁶ Doeswijk, Andreas, *Entre camaleones y cristalizados: los anarcobolcheviques rioplatenses 1917-1930*, tesis doctoral, UNICAM, Campinas, 1998; p. 150.

⁵⁷ *Boletín DNT* N° 40, febrero 119, p. 7.

⁵³ Falcón, Ricardo, “Aspectos de la cultura del trabajo urbano, Buenos Aires Rosario, 1880-1916”, en Armus Diego (comp.) *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de Historia Social Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990.



construcción gremial propia de los *sindicalistas*. Ésta difería en mucho de las federaciones impulsadas por los anarquistas, como la misma FORA o Federaciones de Sociedades de Resistencia, de corte más principista. En su labor práctica de construcción gremial los *sindicalistas* impulsaron las federaciones como una forma coherente entre la búsqueda de sumar y extender la organización gremial, y la defensa de la autonomía. De esta manera, la federación fue un instrumento para la rápida organización de secciones y su incorporación no traumática a un todo más amplio, nacional, dirigido por el consejo federal. Esta figura resultaba útil y pragmática, más allá de sus fundamentos teóricos, para organizar efectivamente un colectivo disperso y en crecimiento. Según el DNT, a mediados de 1907 existían ya cuatro federaciones de oficios: la del sector metalúrgico, gráfico, calzado y la industria de la madera, la mayoría con fuerte presencia *sindicalista*.⁵⁸ La FOM y demás federaciones constituían cada una de ellas un conjunto de secciones y sindicatos de diversos oficios y categorías en torno a una rama o sector de actividad. Tal perfil federativo fue desarrollado por los *sindicalistas* como una forma de organización rápida y efectiva, que conservaba a la vez toda coherencia con la autonomía pregonada.⁵⁹ Este tipo de centrales combinaban un federalismo pragmático con cierto centralismo, y como afirmó Andreas Doeswijk, tal práctica combinada fue reafirmada y sostenida por el noveno congreso de la FORA de 1915. Años más tarde, en diciembre de 1918, al cambiar los estatutos de la central en su 10º congreso, se daría un paso más en el sentido de consolidar su carácter centralista, al abolir el Pacto Federal que había sido constituido por la FORA en 1904.⁶⁰ En este y muchos otros sentidos los militantes *sindicalistas* actuaron como “modernizadores” de la estructura sindical, lo cual expresa la importancia los cambios que imprimieron al movimiento obrero.

Si bien las posiciones desplegadas por el sindicalismo revolucionario con relación a la huelga del Centenario muestran signos de radicalización y de profunda crítica hacia el Estado, rechazando cualquier intervención del aparato público⁶¹, es posible pensar que no fueron precisamente tales posiciones las que explican el posterior desarrollo de la corriente y su crecimiento exponencial a lo largo de toda la segunda década del siglo en el

movimiento obrero. Al comparar éstos posicionamientos con la práctica sindical de sus militantes al frente del gremio marítimo, que muestra una creciente aceptación del arbitrio estatal a través de la autoridad policial y el acercamiento a otras entidades estatales como el DNT, queda en evidencia el hiato entre la militancia gremial sectorial y su ideario, lo que nos remite al distanciamiento entre la retórica revolucionaria y combativa y las prácticas sindicales concretas del *sindicalismo*.

La constitución de la FOM, la consolidación de la dirección político-gremial *sindicalista* y el reforzamiento de ciertas posiciones y prácticas encontraron sustento en la experiencia común de los primeros años del siglo XX. La creación de la Federación por parte de los trabajadores marítimos fue un proceso que sólo puede entenderse cabalmente a la luz del análisis de esa experiencia previa. De aquel rechazo originario y teórico a la mediación arbitral del Estado en los conflictos entre el capital y el trabajo, se pasó progresivamente a una búsqueda interesada en dicha mediación y arbitrio. Entre uno y otro momento mediaron años de fundamentales luchas y experiencias para este gremio y su dirección. Durante estos primeros 15 años de existencia de la organización sindical marítima se sucedieron un conjunto de huelgas sectoriales, aquí analizadas, que muestran una experiencia favorable con relación a la intervención estatal. La FOM llegó a ser una de las organizaciones sindicales más importantes en la segunda década del siglo XX, pero allí comienza una nueva historia que tiene como protagonista a esta organización conjunta de los trabajadores marítimos. La unidad que encarnó la FOM fue superadora de la una fragmentación propia del mundo del trabajo; unió a marineros, foguistas y demás trabajadores de a bordo, en una construcción gremial que propuso tal unidad como norte. Años después, tal búsqueda incluirá a los oficiales y capitanes, en una acción conjunta entre la oficialidad y las tripulaciones, violentando la mayor y más profunda división del régimen laboral de a bordo.

Retomando el análisis desarrollado de coyuntura huelguística de primeros meses de 1910, durante la cual se produjeron importantes cambios en la agremiación marítima, es necesario señalar que la huelga de la sección foguistas, si bien finalizó con la concreción de sus demandas, dejó en una débil posición a la organización y su existencia precaria, a causa de sostener la medida por un lapso prolongado de tiempo y en contra no sólo de las empresas sino de los organismos estatales que las asistieron. Tal situación se veía agravada por la represión y persecución en ascenso que sufrió el anarquismo y los trabajadores en general en momentos del Centenario. Tal escenario contrastaba con el fortalecimiento de las posiciones sindicalistas de la LONA, las cuales consolidaron una estrategia sindical apoyada por una amplia mayoría de trabajadores marítimos. La actitud legalista y crecientemente negociadora del *sindicalismo*, plasmada en su práctica sindical al frente del gremio marítimo, se desarrolló a partir de la creciente aceptación de la acción estatal en las relaciones laborales. Esto

⁵⁸ *Boletín DNT* N° 1, junio 1907, “Nómina de Sociedades Patronales y Obreras en la Ciudad de Buenos Aires”.

⁵⁹ Tal como sostendría Julio Arraga, “el obrero es libre en su seno, como lo es el sindicato en la federación, y estas en las confederaciones”. Arraga, Julio, op. cit., p. 58 y pp. 126 y 127.

⁶⁰ Doeswijk, Andreas, op. cit., p. 150. En aquel mismo congreso de 1918 la FORA IX adoptaría formalmente la veda de ejercer cualquier cargo o participación político-partidaria para los delegados congresales, lo cual generó no pocos debates con los socialistas y luego con los comunistas.

⁶¹ D’Uva, Florencia y Scheinkman, Ludmila D’Uva, “La clase obrera en el Centenario: un aporte a la comprensión del Sindicalismo Revolucionario”, *Revista Trabajadores, ideologías y experiencia en el movimiento obrero, revista de historia*, Año 1, N° 1, 1er. semestre 2011.



evidenciaba el hiato existente entre la militancia gremial y el ideario original *sindicalista*, remitiéndonos a aquel ya señalado distanciamiento entre la retórica revolucionaria y combativa y las acciones sindicales concretas.⁶²

El desarrollo y consolidación de una dirección gremial con predisposición hacia el Estado, y cerrada a la política partidaria, tuvo como momento de síntesis y salto cualitativo la creación de la FOM, en pleno clima represivo del Centenario. Así lo muestra la reconstrucción de la década y media de conflictos previa, en la cual sedimentaron los elementos de la experiencia que culminan en la creación de la FOM. Marineros, foguistas y demás trabajadores de a bordo constituyeron de manera conjunta un nuevo sindicato, destacando en ese mismo acto la importancia de la organización unificada de las diversas categorías laborales y su unidad de acción, producto de una experiencia sindical que reforzaba tales elementos.⁶³ Así fue cómo, en la noche del 5 de abril de 1910, a pocos días de terminada la huelga de los foguistas, éstos junto a los marineros, mozos y otros trabajadores de sala de máquinas, cubierta y cocina constituyeron la FOM, cuya declaración de principios se aprobó asambleariamente tres días después.

En la federación se plasmaron los recorridos laborales, sindicales y políticos de los trabajadores marítimos, y se pusieron en juego sus experiencias previas, sus particulares balances y resultados. Al agrupar de forma perdurable a las diversas categorías de trabajadores embarcados, la FOM se convirtió en el primer gremio por actividad de carácter nacional. Este salto organizativo se vió consolidado finalmente, luego de intentos previos, en una federación de sindicatos y secciones. Este hecho marca el pasaje de la organización de gremios individuales por oficio u ocupación a un sindicato por rama de actividad que agrupaba a varias de las categorías de los trabajadores de a bordo. Dicha transición se impondrá como tendencia en la organización sindical de los años venideros, lo cual destaca aún más la particularidad de

la experiencia organizativa de los trabajadores marítimos, que consolidaron un tipo de organización unificada en forma temprana y duradera. De esta manera, con su estructura federativa y nacional, con su predisposición a la intervención estatal, la FOM fue el producto genuino de procesos y elementos desarrollados en las luchas marítimas previas. La misma fue presidida en primer lugar por Fernando Aldao, y luego, y durante muchos años, por Francisco García; el primero militante *sindicalista*, el segundo en vías de aproximación. La consolidación del *sindicalismo* como dirección de los trabajadores de a bordo, construida a lo largo de los últimos años de la década, se cristalizó finalmente en esta organización.

Recibido: 13/07/2012

Aceptado: 21/09/2012

⁶² Bertolo, Maricel, op. cit.; Del Campo, Hugo, op. cit.

⁶³ A partir de los debates en la prensa anarquista y sindicalista sobre la realización de la huelga y sus fundamentos, las autoras reconstruyen el impulso y agitación que la CORA dirigida por el sindicalismo dio a la convocatoria de la huelga general, a la que el socialismo rechazaba totalmente, mientras el anarquismo medía fuerzas y posibilidades. El 22 de abril, a dos semanas de fundada la FOM, la CORA votó el llamado a la huelga general para el día 18 del mes siguiente, apresurando en los siguientes días el apoyo de la FORA. La huelga finalmente se realizó del 18 al 21, debilitada por la represión y la declaración del estado de sitio. A diferencia de la supuesta combatividad expresada por los sindicalistas en el Centenario ante su retórica y la declaración de la huelga general por la CORA - afirmada por las autoras- su práctica gremial en el sector de a bordo muestra lo contrario: el reforzamiento de posiciones dialoguistas y abiertas a la intervención estatal, experiencia basal en la constitución de la FOM, que se dio al mes siguiente. D'Uva, Florencia y Scheinkman, Ludmila, op. cit.