

La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre 1916

The General Maritime Strike of the Port of Buenos Aires, December 1916

Laura Gabriela Caruso*

Resumen

En el mes de diciembre de 1916, el Puerto de Buenos Aires se vio paralizado por la huelga de la Federación Obrera Marítima, sindicato que reunía a las diferentes categorías de trabajadores embarcados. A la luz de la fuerza que cobró este grupo de trabajadores dentro de la clase obrera argentina a partir de este conflicto, este trabajo analiza causas, características y desarrollo de la huelga general, así como los actores involucrados (empresas, trabajadores, organismos del Estado) y sus resultados.

Palabras Clave: movimiento obrero - huelga general - Federación Obrera Marítima

Abstract

In December 1916, the Port of Buenos Aires was paralyzed by the strike of the “Federación Obrera Marítima” (Maritime Labor Federation), a union composed of different workers from the maritime sector. Taking into consideration the role of these groups within the Argentine working class in this conflict, the present article aims at analyzing the causes, characteristics and the development of the general strike, the subjects involved in the conflict (companies, workers and government agencies) and its impact.

Key Words: labor movement - general strike - Maritime Labor Federation

* La autora es Profesora en Historia (UBA), doctoranda UBA, Becaria CONICET, Investigadora IDAES-UNSAM, docente de la carrera de Historia, FFyL, UBA. Investigación abocada a la historia de los trabajadores marítimos en la Argentina; las características del proceso y organización del trabajo, y la organización sindical marítima, la Federación Obrera Marítima, así como su relación con el Estado argentino y las empresas. lauracaruso@gmail.com



El 1° de diciembre de 1916 los trabajadores marítimos declararon una huelga general en el puerto de Buenos Aires, la primera acción obrera ocurrida en el incipiente fin de la depresión económica causada por la Primera Guerra Mundial.¹ Frente a la caída del salario real y nominal, el deterioro del nivel de vida y las pésimas condiciones laborales, las asambleas de obreros foguistas y marineros del puerto de la Capital, durante los meses de octubre y noviembre, confeccionaron un pliego de reivindicaciones, al que se sumarían los mozos y cocineros, patronos y conductores, para generar así una acción contundente y eficaz. Ante la negativa de las empresas frente a la presentación del pliego, se decidió ir a la huelga. Esta acción abrió en nuestro país un período ascendente de la lucha de clases, de álgida confrontación social, que se desarrolló durante los años que van desde 1917 a 1922, el cual no es privativo de la Argentina sino que, muy por el contrario, tiene estrecha relación con las luchas obreras producidas en diversos países de Europa y América, reimpulsadas por la acción de los movimientos revolucionarios en Rusia, Alemania, Italia, entre otros.

La huelga general marítima de Buenos Aires forma parte del relato de varios trabajos ya clásicos de la historia del movimiento obrero argentino, aquellos que se enfocaron en la formación y organización gremial, así como en la dirección ideológico-política del sindicato.² Desde una perspectiva más cercana a la historia política, otros autores abordaron en forma sucinta este conflicto, como parte del desarrollo de la problemática central en sus obras, la relación entre el Estado y el sindicato marítimo, la Federación Obrera Marítima (FOM), en el período de los gobiernos radicales.³ Por último, algunos trabajos

han encarado el estudio de las luchas en el puerto en el período de la primera posguerra, en sus aspectos simbólicos y organizativos.⁴ Sin embargo, dentro de este grupo diverso de trabajos no existe aún un análisis que aborde en profundidad la huelga misma, sus características y determinaciones.

Los enfoques generales incorporan la mención de esta huelga como parte de un relato que apunta a otras dimensiones problemáticas, sin detenerse en las características específicas del conflicto. Dicha mirada permitiría abordar toda una serie de cuestiones, como la unidad lograda por los trabajadores, la consolidación de una organización sindical unitaria entre marinos y foguistas, las características y la diversidad de las formas de lucha, así como la participación comunitaria. Estos son algunos de los problemas que el presente trabajo analiza, junto con otras dos cuestiones centrales. Por un lado, las causas que impulsaron la huelga, las cuales fueron combatidas y coyunturalmente revertidas en base a una fuerte organización y acción unitaria. Logrando enfrentar la reducción de personal embarcado por sección y el aumento de la intensidad del trabajo, mejorar las condiciones laborales y controlar desde el sindicato la contratación de la tripulación. Por otro lado, analizaremos aquí las formas y dinámica que tuvo la relación entre el sindicato marítimo y el Estado, con sus diversos actores, en especial el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) y el Departamento Nacional del Trabajo (DNT), examinando cuáles fueron las formas concretas de intervención y cómo respondieron a la acción directa de los trabajadores. Por último, nos enfocamos en las respuestas que instrumentaron las empresas de navegación y sus organizaciones corporativas. A partir de todos estos elementos, la presente investigación apunta a reconstruir la historia de los trabajadores marítimos en sus variados aspectos, en tanto grupo de suma importancia y vitalidad dentro de la clase obrera argentina en las primeras décadas del siglo XX.

Para la realización de la presente investigación fueron revisados los periódicos sindicales *La Unión del Marino (LUM)*, publicado por la FOM desde 1911, y *La Organización Obrera (LOO)*, perteneciente a la FORA IX (Federación Obrera Regional Argentina IX Congreso). Además se utilizaron publicaciones oficiales como el *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo (BDNT)* y la *Crónica Mensual del Departamento del Trabajo (CMDNT)*, constituyendo así un corpus documental que permite abordar los problemas y preguntas planteados, pero de ninguna manera acabado. El mismo podrá ser enriqueci-

¹ Es posible ver esta evolución a partir de la cifras aportadas por el Departamento Nacional del Trabajo (DNT), según el cual frente a las 298 huelgas realizadas en 1910, en 1916 se desarrollaron 80 acciones en la Capital Federal, número que asciende a 138 durante 1917. La huelga marítima se inscribe así en una de las primeras acciones del ciclo de ascenso del conflicto social. *Crónica Mensual del DNT (CMDNT)*, N° 110, abril de 1927.

² Bilsky, E. *La FORA y el movimiento obrero*, Buenos Aires, CEAL, 1987, Tomos 1 y 2; Godio, Julio *El movimiento obrero argentino (1910-1930)*. *Socialismo, sindicalismo y comunismo*, Buenos Aires, Legasa, 1988; Baily, Samuel *Movimiento Obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Buenos Aires, Hyspamerica, 1984; Belloni, A. *Del anarquismo al peronismo*, Buenos Aires, La Siringa, 1960; Marotta, S. *El movimiento sindical argentino. Su génesis y desarrollo, 1907-1920*, Buenos Aires, Lacio, Tomo II, 1961; Odonne, J. *Gremialismo proletario argentino*, Buenos Aires, La Vanguardia, 1949.

³ Falcón, R. y Monserrat, A. "Estado, empresas, trabajadores y sindicatos", en Falcón R. (dir.) *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*. *Nueva Historia Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, 2000, Tomo VI; Falcón, R. y Monserrat, A. "Políticas laborales y relación Estado-sindicatos en el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922)", en Suriano J. (comp.) *La cuestión social en Argentina, 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena, 2000; Rock, David *El Radicalismo argentino (1890-1930)*, Buenos Aires, Amorrortu, 1992; Garguin, E.,

"Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930", en Panettieri, J. (comp.) *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Buenos Aires, Eudeba, 2000.

⁴ Adelman, J. (ed.) *Essays in Argentine labor history 1870-1930*, Londres, Macmillan, 1992; Adelman, J. "State and labour in Argentina. The portworkers of Buenos Aires", en *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, Vol. 25, parte 1, 1993, pp. 73-102; Doeswijk, A. "La lucha por el espacio laboral y su dimensión utópica", [CD], *VII Jornadas Interescuelas de Historia*, Neuquén, 1993.



do con otro tipo de publicaciones en futuros avances de la investigación.

“Quien siembra vientos, cosecha tempestades”. Capital y Trabajo en el Puerto de Buenos Aires

Uno de los rasgos característicos de la industria marítima fue su centralidad en la consolidación del capitalismo en la Argentina, a partir de su plena incorporación a la economía mundial. La circulación de la producción agropecuaria requería de la existencia de una infraestructura adecuada y un sistema de transporte que permitiera la exportación y la comercialización de carnes y cereales. Ya para 1914 habían culminado las obras de la primera etapa de ampliación del puerto de Buenos Aires, por las cuales pudieron navegar barcos a vela o vapor con un calado promedio de 18 a 22 pies.⁵

Desde 1890 se había generalizado en nuestro país el uso de embarcaciones que incorporaron mejoras en su construcción y propulsión, fundamentales para la navegación fluvial y de ultramar. La máquina a vapor, con una o varias calderas, la implementación de turbinas y finalmente del motor diesel, la construcción del casco en hierro y luego acero y la utilización de la hélice en lugar de la rueda de paletas como medio de propulsión, son algunos de los cambios más importantes que se implementaron entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX en la industria marítima en Argentina.⁶

Estas transformaciones, a su vez, implicaron cambios en el tiempo y calidad de la travesía por ríos y mares, así como importantes cambios en el proceso de trabajo de a bordo. Por ejemplo, para los últimos años del siglo XIX, el tiempo de viaje entre Buenos Aires y Asunción pasó de 20 a 7 días. También en los años que van desde 1880 a 1914 se triplicó la capacidad promedio de bodega o carga de los barcos, pasando de 348 a 1.121 toneladas, a la vez que la tripulación media descendió de 20 tripulantes por barco en 1895 a 8 en 1914. Estos avances se tradujeron en un sustancial aumento en la productividad del trabajo, tanto en la velocidad como en la capacidad del transporte, que a su vez requería una menor cantidad de trabajadores a bordo para su ejecución.⁷ Tales cambios fueron implementados y predominaron en la flota de la mayor empresa de navegación de cabotaje, la Mihanovich.

En las últimas décadas del siglo XIX existían varias compañías de barcos, lanchas y remolcadores que realizaban el transporte fluvial, así como agentes marítimos de

grandes empresas de navegación ultramarina, que operaban en el puerto de Buenos Aires. Durante los años finales del siglo tuvo lugar dentro del transporte de cabotaje un proceso de concentración y centralización de capitales, protagonizado por la compañía Nicolás Mihanovich. Creada en 1898 por el croata que le dio su nombre, junto a otros dos compatriotas y a Lavarello, la empresa denominada Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich llegó a dominar aproximadamente el 80% de la navegación fluvial para la primera década del siglo XX, constituyéndose en la pieza fundamental de la industria del transporte por los ríos del Litoral y los países limítrofes, al absorber una serie de pequeñas empresas competidoras.

Junto a la Mihanovich, durante la década de 1890, otras dos empresas dominaban el transporte de carga y pasajeros por el Río de la Plata: La Platense y Mensajerías Fluviales del Plata, esta última creada en 1895 por Saturnino Ribes. Mihanovich compró La Platense en 1896.⁸ Tras establecer un acuerdo con la empresa Mensajerías, por el cual la navegación por el río Uruguay quedaba reservada a esta empresa y el Paraná a la Mihanovich, en los primeros años del siglo XX Mihanovich adquirió Mensajerías Fluviales, junto con otras flotas menores como Masilín, La Remolcadora, Carlos Casado, La Rápida, Fernando Saguier, Sauson, Casares e Hijos, Giuliani, J. H. Siemens, Adano, Nuñez y Gijaba, convirtiéndose así en el mayor propietario de la actividad.⁹

En 1909 la Mihanovich se convirtió en una empresa anglo-argentina, pasando a llamarse *The Argentine Navigation Company Nicolás Mihanovich Limited*, en la cual los Mihanovich retuvieron el control de un tercio de las acciones. Esta empresa contó con dos directorios, uno en Inglaterra, en la ciudad de Londres, y otro en Buenos Aires, y llegó a controlar todos los servicios costeros y del tráfico por los ríos de Argentina, Uruguay y Paraguay.¹⁰ Al tener la mayoría de su flota bajo bandera nacional, se vio ampliamente beneficiada por la Ley de Cabotaje N° 7.049 sancionada en 1910, por la cual se estableció que sólo los barcos de bandera nacional podrían transportar mercaderías entre los puertos interiores, debiendo cumplir con un porcentaje mínimo de tripulación nacida en el país o naturalizada. Es de destacar que el cambio de bandera de las embarcaciones fue, de todas maneras, una herramienta de ataque a los trabajadores marítimos y su sindicato, ya que permitía embarcar trabajadores uruguayos o paraguayos en momentos de conflicto con la FOM, como se evidenció durante los conflictivos años '10 y '20.

Completando el cuadro de la industria marítima en los

⁵ Ortiz, R. *Historia Económica de la Argentina*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1987.

⁶ Caruso, L. “La industria marítima. Su régimen de trabajo (1870-1920)”, en *Revista RvR*, N° 11, Buenos Aires, invierno 2003, pp. 90-98.

⁷ Datos de elaboración propia a partir de censos nacionales; *Segundo Censo de la República*, Buenos Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; *Tercer Censo Nacional* levantado el 1.º de junio de 1914, tomo 10, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, Buenos Aires, 1916-1917.

⁸ Ortiz, R. op. cit., parte 3, cap. VI.

⁹ Vázquez Presedo, V. “Navegación y puertos en el desarrollo de la economía argentina en el período 1875-1914”, en *Temas de Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1970, cap. 10.

¹⁰ Azzi, M. S. y De Titto, R. “De Mihanovich a Doderó: las empresas navieras”, en *Pioneros de la industria argentina*, Buenos Aires, El Ateneo, 2008, pp. 137 a 168.



primeros años del siglo XX, debemos mencionar la creación en 1907 de la Marina Mercante Argentina, y en 1908 de la empresa Santiago Lambruschini, la cual compitió fuertemente con la Mihanovich en el tramo Buenos Aires-Montevideo. Lambruschini también se dedicó al salvataje de antiguas embarcaciones y a la construcción de buques, siendo el primero en construir una chata¹¹ de acero en Argentina. La empresa Marina Mercante Argentina contaba en 1914 con un capital de 3.300.000 pesos moneda nacional (\$ m/n), capital efectivo que representaba el 7,4% del total de la navegación fluvial a nivel nacional,¹² mientras que Lambruschini contaba con 1.600.000\$ m/n, lo cual representaba el 3,5%. Durante todo el período, una de las compañías que sostuvo su actividad fue la perteneciente al hermano de Mihanovich, Miguel, la Sud Atlántica, la cual realizaba el transporte por las costas patagónicas. Fundada en la década de 1880, contaba en 1914 con un capital de 1.700.000\$ m/n, el 3,7% del capital de la industria a nivel nacional. Frente a estos porcentajes, la Mihanovich era propietaria de 35.300.000\$ m/n, lo que representaba el 78,3% del total de capitales involucrados en la actividad, los que sumaban según el Tercer Censo Nacional 45.090.500\$ m/n. De esta forma, para 1914 la Mihanovich contaba, en relación a otras empresas que operaban en el puerto, con un capital 22 veces mayor al de la empresa Lambruschini, 10 veces mayor que el capital de la empresa Marina Mercante Argentina y 15 veces superior al de la empresa Importadora y Exportadora de la Patagonia, conocida como La Anónima, fundada en 1908 por Menéndez, Braun y Blachard, con sede en Punta Arenas.

Al seguir las trayectorias de la empresa Mihanovich, se observa un doble proceso, constituido por dos fenómenos característicos de la dinámica del capital. Por un lado las transformaciones en el proceso de trabajo en busca de aumentar su productividad, desarrollando barcos con una fuente de fuerza motriz mejorada, por ende una mayor velocidad, mayores dimensiones y capacidad de carga. A su vez esto requirió de un creciente nivel de inversión, produciendo así un fuerte aumento en la concentración del capital en la actividad del transporte fluvial, y un vertiginoso proceso de centralización, del cual emerge exitosamente la Mihanovich. La situación de claro predominio en la que se encuentra frente a otras empresas en la industria de navegación de cabotaje, plantea la necesidad de ver en esta empresa uno de los actores claves en el conflicto que se desarrolló en diciembre de 1916, impulsado por los trabajadores marítimos.

¿Quiénes eran estos trabajadores, qué tareas desarrollaban? El trabajo marítimo, sus características y organización a bordo, las formas de explotación existentes al interior de los barcos, son temas fundamentales a la hora de abordar las demandas y acciones de los trabajadores sometidos a estas. ¿Cómo estaba organizado el trabajo a

bordo? ¿Cuáles eran las particularidades de este trabajo en los buques mercantes y de pasajeros? Intentaremos dar respuesta, en forma parcial e incipiente, a estos problemas.

La organización del trabajo entre las tripulaciones se realizaba a partir de tres secciones bien diferenciadas: la sección de máquinas, la de cubierta y la de cámara o cocina. Al interior de cada una de estas secciones existían diversas tareas con distintos grados de calificación, expresados en una escala salarial diferenciada. Marineros, contra maestros, bodegueros, faroleros, calafates, timoneles, guincheros y lustrabronces conformaban el personal de cubierta. Las tareas que desarrollaban consistían en la carga y descarga de mercadería, el control de las bodegas, la limpieza y mantenimiento de cubierta, abrir y cerrar escotillas, tender toldos, entre otras. En sala de máquinas trabajaban por turnos foguistas, carboneros y caldereros, pañoleros, limpiadores, electricistas, engrasadores, mecánicos y ayudantes, quienes se dedicaban a alimentar las calderas, vigilar, limpiar y mantener en estado las máquinas a vapor, turbinas o motores, según la embarcación. La sección de cámara, a su vez, estaba compuesta por mozos, cocineros y ayudantes, quienes atendían el comedor de la tripulación y el de la oficialidad. Los tipos de tareas de a bordo se hacían aún más complejos y variados cuando se trataba del transporte de pasajeros.

Todas estas categorías conformaban la tripulación, fuertemente diferenciada del personal jerárquico, tanto a nivel de la organización del trabajo y de los saberes requeridos como a nivel de la organización gremial. La oficialidad estaba compuesta por el capitán y los oficiales en cubierta, y el jefe de máquinas y los oficiales correspondientes. Junto a estos existían los baqueanos, expertos en diversos temas relacionados con las rutas fluviales y geografía de cada región particular, que asesoraban al capitán, y los patronos, nombre del capitán de pequeñas embarcaciones. También encontramos a los prácticos, quienes desarrollaban un trabajo muy calificado, cuyo ingreso era regulado por el Estado. Se abocaban al conocimiento pormenorizado de las características de un puerto, al que eran asignados, sondeando y midiendo la profundidad del calado y maniobrando los buques al entrar y salir del puerto.

¿Cuántos eran los trabajadores dedicados a estas tareas? Claramente, la zona del puerto de Buenos Aires se caracterizaba por una fuerte concentración de mano de obra. Para el caso de los trabajadores marítimos en particular, es decir, la tripulación, el Censo Nacional de 1914 contabilizó unos 13.585 marineros en todo el país, de los que 5.609 trabajaban en el Puerto de Buenos Aires, mostrando un crecimiento en relación a los años anteriores: el Censo de la Ciudad informaba la existencia de 3.944 marinos para 1910. De los 60 timoneles mencionados en el Censo de 1914, casi la mitad (26) estaban en el puerto de la Capital; de los 165 foguistas marítimos, 113 se ubicaban en Buenos Aires. En la sección de Cámara se repite esta concentración: de los 90 mozos censados a nivel nacional, 65 estaban en la Capital, de los 70 mayordomos, 67. En cuanto a la oficialidad, los censos informan que de los 355

¹¹ Chata o pequeña embarcación plana y de poco calado para el transporte de carga al interior del puerto.

¹² Martínez, A "Consideraciones sobre el censo de valores mobiliarios", en *Tercer Censo Nacional 1914*, tomo 10.



patrones de barco existentes para 1914 a nivel nacional, 257 operaban en Buenos Aires; de los 168 contra maestres, 67 se ubican en Buenos Aires. En cuanto a los maquinistas marítimos, se contabilizaron 292, de los cuales 193 estaban en Capital Federal, así como 59 de los 114 pilotos censados. Entre los capitanes, se encontraban en Buenos Aires 139 de los 269 censados, y de los 69 comisarios de a bordo, 48.¹³ Para 1910 la mayoría de los marinos y foguistas que constituían las tripulaciones del puerto de Buenos Aires se organizaron sindicalmente y conformaron una de las federaciones gremiales más importantes del período: la FOM, la cual contó en varias oportunidades con el apoyo de la oficialidad y sus asociaciones.

La organización gremial marítima tuvo sus primeras expresiones durante los últimos años del siglo XIX entre marinos y foguistas, con la conformación de sociedades de foguistas, por un lado, y de marinos, por otro. Durante los años 1903 y 1904 estos gremios impulsaron dos huelgas en Buenos Aires, de 5 días y de un 1 mes de duración respectivamente. Ambos conflictos tuvieron relativo éxito en función de un aumento salarial, fijación de la jornada laboral y de turnos de trabajo. A comienzos de 1907 intentaron establecer una organización conjunta, la Liga Obrera Naval, la cual no logró consolidarse en medio de una fuerte represión por parte del Estado, la cooptación por parte de la patronal de su secretario general, Juan Colmeyro, y el conflicto ideológico entre foguistas, cuyo sindicato era cercano al anarquismo, y marinos, claros adherentes a la tendencia sindicalista. En abril de 1910, y como resultado de estas experiencias, se formó la Federación Obrera Marítima (FOM), la que incluyó tanto a obreros de cubierta como de máquinas, incorporando en su desarrollo posterior otras categorías y secciones. Uno de los antecedentes claves para la conformación de la FOM fue la huelga de enero de 1910, cuando marinos y foguistas, por separado, sostuvieron un paro con resultados opuestos. Tras 8 días de huelga, transcurridos entre el 20 y el 28 de enero, y con la mediación del Jefe de Policía, los marinos lograron el pago de horas extras, un aumento salarial y la implementación de mejoras en los horarios y condiciones de a bordo, según fuentes oficiales.¹⁴ Por el contrario, los foguistas volvieron al trabajo a fines de marzo, desgastados tras dos meses de huelga.

Para fin del año 1911, la FOM dirigió una huelga importante durante diciembre y principios de enero de 1912, originada como una acción de solidaridad con los obreros portuarios. Esta huelga finalizó sin éxito, pero es interesante destacar de la intervención del Ministro del Interior, Indalecio Gómez, el que ya desde el comienzo de la huelga portuaria, y con más énfasis a partir de la adhesión de los marítimos, fue instado por los funcionarios del DNT a intentar mediar en el conflicto. Uno de los rasgos so-

bresalientes fue la aceptación de la negociación por parte de la asamblea de marinos y foguistas, para lo cual levantaron la huelga y nombraron a un abogado del DNT, Villafañe, miembro honorario de la FOM, permitiendo así que éste los represente ante el gobierno y los armadores en la posible negociación, que finalmente fracasó ante la intransigencia de las empresas. El dato a resaltar de este hecho fue el intento de mediación estatal como indicio de una nueva lectura y acción del Estado frente al conflicto obrero, expresada en el sector que sostuvo una postura más conciliadora en el caso marítimo, representado por el Ministro del Interior Indalecio Gómez y el DNT, frente a la política opuesta del Ministro de Marina, claramente a favor de medidas más represivas, en acuerdo con los intereses y reclamos de las empresas.

Desde su creación, la dirección de la FOM fue ejercida por la llamada corriente sindicalista revolucionaria. Ésta surgió en 1906 como escisión del Partido Socialista, al que cuestionaba su dominante parlamentarismo. En oposición, el sindicalismo sostuvo la acción directa como medio y el sindicato como organización para el cambio revolucionario. Frente al cambio de régimen político a partir de la Ley Sáenz Peña y las elecciones en 1916, junto con los cambios evidenciados en la actitud del Estado hacia los trabajadores, el sindicalismo fue virando el énfasis de su prédica y sobre todo de su acción. En detrimento de la huelga general ganó importancia la apelación a la unidad y las reivindicaciones corporativas-económicas, abandonando la confrontación abierta en pos de una actitud más positiva hacia el poder político, desarrollando una táctica más pragmática y negociadora.¹⁵ Fue esta corriente la que impulsó la Confederación Obrera Regional Argentina (CORA) y luego en 1915, logró ser la fuerza dominante de la Federación Obrera Regional Argentina del noveno congreso (FORA IX), la central sindical más importante del período. En relación a sus competidores para la década de 1910, el anarquismo y el socialismo, el sindicalismo priorizó y enfatizó el programa mínimo de reivindicaciones, dando prioridad a la lucha sindical y la acción directa, frente al antiestatismo y a la propaganda anarquista, o al programa mínimo con énfasis en la lucha político-electoral sostenido por los socialistas.¹⁶ Así, los sindicalistas tuvieron un papel central en la formación de sindicatos a nivel nacional, construyendo y desarrollando organizaciones a partir del recorrido de ríos y costas, que junto con el apoyo a las huelgas y acciones de otros sectores, le dieron un rol clave y activo en la trayectoria organizativa e ideológica la clase obrera argentina. Pero en su despliegue, el *sindicalismo* perdió su denominación y su contenido *revolucionario*. Conservando su acentuado obrerismo, su anti-intelectualismo, apoliticismo y una fuerte prédica anti-partidaria, pasó a desarrollar, en la práctica, una política

¹³ Tercer Censo de la Ciudad de Buenos Aires, 1910; Tercer Censo Nacional levantado el 1.º de junio de 1914, tomo 10, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, Buenos Aires, 1916-1917.

¹⁴ Boletín del DNT (BDNT), N° 40, Febrero 1919. Informe de José E. Niklison.

¹⁵ Bertolo, M. *Una propuesta gremial alternativa: el Sindicalismo Revolucionario (1904-1916)*, Buenos Aires, CEAL, N° 442, 1993.

¹⁶ Belkin, A. "Sobre los orígenes del sindicalismo revolucionario", en *Cuaderno de Trabajo*, N° 74, Buenos Aires, Ediciones del Centro Cultural de la Cooperación, 2006.



reformista, expresión de una formación y una experiencia política específica, constitutiva de una parte importante de la clase obrera argentina de las primeras décadas del siglo XX, como lo fueron los marítimos.

La huelga, diciembre 1916

*La prepotencia capitalista va a ser arrollada por la fuerza obrera. Los Mihanovich van a temblar.*¹⁷

La huelga general marítima fue impulsada por la FOM el 1° de diciembre de 1916. Según el *Boletín* del DNT el paro fue “inmediato y completo”, con una participación cercana a los 5.000 obreros, según *LOO*, o 6.000 según el *Boletín* del DNT. Como solía ser en esa época, las huelgas en el puerto se declaraban en verano, época de cosecha, la cual determinaba una alta demanda de mano de obra en el campo y con esto, disminuía la oferta de trabajo en las ciudades. A su vez, la necesidad de embarque de los productos agropecuarios al exterior aumentaba la demanda de trabajadores portuarios y marítimos, aumentando el nivel de ocupación en la ciudad y en el puerto en particular, y creando condiciones favorables para la lucha sindical.¹⁸ El paro de remolcadores y lanchas logró así paralizar la entrada, salida, carga y descarga incluso de los transatlánticos, además del tráfico fluvial.

Algunas de las causas de la huelga pueden identificarse en la descripción del trabajo a bordo que el secretario general de la FOM, Francisco García, realizó en las páginas de *La Unión del Marino* en octubre de 1916. Así, eran características las jornadas de 12 o 14 horas, con turnos de 6 horas o más, el hacinamiento por falta de espacios adecuados, la extensión de casos de tuberculosis, una marcada reducción de personal, el aumento del tiempo de trabajo -sobre todo en la sección foguistas-, falta de higiene, de ventilación e iluminación, malas condiciones de alojamiento y alimentación, además de la caída del salario real e incluso del salario nominal, ya que las empresas con motivo de las complicaciones por la guerra redujeron un porcentaje del mismo. La sección de foguistas era la que contaba con una mayor inestabilidad, agravada por el ingreso al gremio de cantidad de trabajadores ajenos al “oficio”. Los tripulantes de remolcadores trabajaban incluso sin horario, al igual que los marinos de los buques que tienen patente de privilegio de paquete postal, lo que obligaba a trabajar a cualquier hora y día en que estos arriben a puerto.¹⁹ Tanto a los patrones y conductores de remolcadores como a los lancheros se los responsabilizaba por los accidentes o averías del barco propio y ajeno, respondiendo con multas en efectivo fijadas por la Prefectura.²⁰ Se sumaba a estas condiciones el incumplimiento, por parte de las empresas, de las ordenanzas y reglamentos existentes y el avance patronal que significó la promulgación por

decreto del PEN, en junio de 1916, de dos ordenanzas de la Prefectura. La primera reemplazaba a otra emitida en agosto de 1907 y estipulaba la disminución del número de tripulantes mínimo por buque de matrícula nacional en la sección de cubierta. De esta forma disminuía progresivamente el personal requerido según el tonelaje del buque, en uno o dos marinos, excepto en los remolcadores. La segunda ordenanza reducía el número de maquinistas necesarios y la calificación requerida para desempeñar el puesto. La aplicación efectiva de estas reducciones significaba el despido de, al menos, un trabajador por buque, lo que se traduciría en 1.600 marítimos desocupados. La FOM denunció que “los armadores se ahorran aproximadamente \$100.000m/n por mes, sumado a la rebaja en los salarios y los abusos e intensidad en el trabajo, y el aumento de la jornada”.²¹

Estas situaciones fueron la base para la conformación del pliego de condiciones que la FOM presentó a las empresas navieras el 14 de noviembre, frente al aumento del costo de vida, la caída del salario real y la baja salarial realizada por los armadores al comenzar la Primera Guerra Mundial, por la que se les quitó 10\$ m/n del salario a los trabajadores de todas las categorías con la promesa de recomponerlos apenas mejore el movimiento comercial del puerto.²² En el pliego se incluían las demandas de aumento salarial general del 50% en todos los barcos y categorías, una jornada laboral de 8 horas, con guardias de 4 horas, y la retribución de todo trabajo realizado dentro del horario en cubierta, como por ejemplo el baldeo, maniobras, tendido de toldos, abrir y cerrar escotillas, pintar y rasquetear el buque, tareas que no se incluían entre el trabajo pago. En varias oportunidades se demandaba la no realización de tareas ajenas al “oficio”. En el caso del personal de máquinas, foguistas y carboneros, por ejemplo, no deberían ser enviados a trabajar en cubierta en tareas de guinche, trasbordo, estiba de combustible o pintar las chimeneas. También se reclamaba el pago de horas extras, domingos y feriados y la implementación de una alimentación “sana, abundante, 1 plato a las 8 de la mañana y 3 más, 1 litro de vino Mendoza por día; jueves y domingo: fiambre y postres”, junto con la eliminación de los intermediarios en la provisión de los alimentos y el pase de esta responsabilidad a los cocineros.²³ En cuanto a las condiciones de habitabilidad, exigían una mayor ventilación y espacio suficiente en los “ranchos”, de acuerdo al número de ocupantes, así como disponer de un cuarto de baño para la tripulación. Uno de los puntos centrales del reclamo fue el establecimiento de la contratación exclusiva de obreros pertenecientes a la FOM para la formación de las tripulaciones, demanda que lograron concretar en los hechos tras la huelga, y pudieron sostenerlo sólo con sucesivas medidas de acción directa.

Junto al planteo de cuestiones salariales, las demandas

¹⁷ *La Unión del Marino (LUM)*, N° 44, Noviembre 1916, p. 3.

¹⁸ Pianetto O. “Mercado de Trabajo y acción sindical en la Argentina, 1890-1922”, en *Desarrollo Económico*. Revista de Ciencias Sociales, Vol. 24, N° 94, julio-septiembre 1984.

¹⁹ *BDNT*, N° 37, Marzo 1918.

²⁰ *LUM*, N° 43, Octubre 1916.

²¹ *LUM*, N° 58, Diciembre de 1919.

²² *BDNT*, N° 37, Marzo 1918 y N° 40, Febrero 1919, *LUM*, N° 44, Noviembre 1916.

²³ *Ibidem*.



efectuadas por los marítimos se relacionaron también con los constantes cambios en la base técnica del proceso de trabajo de a bordo, los que apuntaban, como mencionamos, a aumentar la productividad del trabajo y el desplazamiento de trabajadores, afectando así la composición, calificación y cantidad de mano de obra empleada en las embarcaciones. Dicha transformación se reflejó en la disminución de la cantidad de personal de a bordo y en la desaparición de ciertas profesiones, así como por la aparición de otras nuevas. A modo de ejemplo cabe mencionar la disminución de carboneros y foguistas frente a la aparición del motor diesel. El cambio en el material del casco, de madera a hierro o acero, provocó la merma de la profesión de los calafates, quienes se ocupaban de sellar las juntas de las maderas de las naves con estopa y brea para que no entre el agua. Los calafates pasaron de ser 28.200, según el censo nacional de 1895, a no figurar como categoría en los registros del censo de 1914.²⁴

Las denuncias permanentes sobre la partida de barcos con una tripulación menor a la reglamentaria, la prolongación de los turnos y el no pago de horas extras, que se expresaban fuertemente en las páginas del periódico del sindicato, fueron el contexto en el cual la FOM, ya desde el mes de octubre de 1916, impulsó la constitución de una comisión para redactar el pliego de condiciones. Dicha comisión estuvo conformada por un trabajador de cada sección o categoría. El pliego confeccionado fue aprobado por la asamblea de foguistas el 23 de noviembre y por la de marinos en 30 del mismo mes, realizando así el llamado a la iniciación de la acción de fuerza para el día siguiente.²⁵

Durante todo el mes de noviembre el DNT desarrolló una intensa actividad tendiente a propiciar una instancia de mediación y evitar la huelga. Para esto, el inspector permanente Antonio Rouco Oliva, mantuvo reuniones con los empresarios y el Centro de Cabotaje Argentino (CCA), el cual agrupaba a las empresas más importantes del transporte de cabotaje y funcionaba como representante colectivo y corporativo de las mismas. También se reunió con los obreros, asistiendo a las asambleas realizadas en el teatro Verdi y llegando incluso a participar como orador.²⁶ Desde febrero de 1916, Oliva había sido nombrado inspector permanente del puerto para vigilar las operaciones de carga y descarga, realizar sumarios por accidentes, establecer responsabilidades y generar información estadística sobre las actividades obreras.²⁷ Ante la persistente negativa de las empresas, las tripulaciones de los paquetes postales, las embarcaciones, remolcadores y lanchas fueron a la huelga. Según informa el Ministerio

del Interior, la paralización del Puerto fue casi absoluta.²⁸

Tras una semana de conflicto, el 8 de diciembre la Prefectura hizo efectivas las disposiciones del PEN, multando a aquellos armadores que contrataban tripulación que incumplía las reglamentaciones y requisitos, cosa que ocurría en general con los rompuehuelas provistos por organizaciones pro-patronales. Entonces las grandes compañías organizaron un registro nuevo de tripulación no perteneciente a la FOM, para tramitar conjuntamente las libretas correspondientes en la Prefectura y embarcarlos.²⁹ Tal iniciativa tuvo que ser suspendida una semana después debido a las dificultades evidentes a la hora de encontrar personal idóneo, de lo cual dan cuenta algunos de los accidentes producidos en el puerto.³⁰

Durante los días en que se llevó a cabo la huelga, grupos de trabajadores realizaron giras de propaganda por la zona del puerto y ante los barcos que arribaban, para sumarlos a la huelga. Esta actividad propagandística se intensificó en la segunda semana de conflicto. Además se realizaban asambleas diarias a las 20hs. en Plaza Solís, donde se informaba de los hechos del día y, previa evaluación, se resolvía sobre la continuidad de la medida. En este contexto se conformó una comisión de vecinos del barrio de La Boca, la cual se organizó en apoyo a la huelga, instrumentando un comedor al que asistían los huelguistas que lo necesitaban y sus familias. Dicho comedor contó con la colaboración de los puesteros del Mercado de Solís y Garibaldi, mediante donaciones de mercaderías y productos, los que también se repartieron entre las familias de los trabajadores. Ambas acciones muestran, por un lado, una importante aceptación de la medida, al menos en la zona del puerto, que era además donde vivían muchas de las familias de los huelguistas; y por otro, fueron un avance importante en las formas de organización desarrolladas para el sostén material de la huelga. La FOM, a su vez, se encargó de abonar todo lo consumido por los huelguistas federados, en los restaurantes de la zona del puerto, hasta que el 16 de diciembre inauguró un local de suficientes dimensiones para alimentar a la cantidad de obreros en huelga, el cual estuvo a cargo de los mozos y cocineros de a bordo.

Así, para mediados de diciembre, la huelga era un éxito en términos de adhesión del personal de cubierta, cámara y maquinas.³¹ Recibió, además, la solidaridad de nume-

²⁴ *Segundo Censo de la República*, Buenos Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; *Tercer Censo Nacional* levantado el 1.º de junio de 1914, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.

²⁵ *LUM*, N° 44, Noviembre 1916.

²⁶ *BDNT*, N° 36, Enero 1918.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ *BDNT*, N° 37, Marzo 1918.

²⁹ “La contraofensiva de la patronal liderada por la Mihanovich consistió en crear una asociación obrera paralela amarilla y armar las tripulaciones con “carneros” y actuó para separar a los oficiales del resto de la tripulación. Pero, a la inversa, la solidaridad de toda la tripulación llevó a crear una Comisión de Huelga, compuesta por las secciones más los oficiales, el Centro de Capitanes de Ultramar y el Centro de Comisarios Marítimos”; Troncoso O. *Fundadores del gremialismo obrero/1*, Buenos Aires, CEAL N° 27, 1983.

³⁰ *BDNT*, N° 37, Marzo 1918.

³¹ *Ibidem*.



rosas organizaciones obreras y de trabajadores marítimos de países limítrofes, como las federaciones de Paraguay y Uruguay. Fue central el apoyo de los estibadores y los patrones de lanchas del puerto de Buenos Aires, quienes se negaron a trabajar con barcos que emplearan tripulantes no pertenecientes a la FOM. Estas declaraciones de solidaridad, en muchos casos, iban acompañadas de donaciones en dinero, una forma básica de solidaridad obrera desplegada por la misma FOM para con otros gremios, la cual fue fuertemente impulsada por la central sindicalista FORA IX.³² De esta forma, y ante lo contundente del paro general, el DNT informaba que para el 15 de diciembre existía una “aglomeración extraordinaria de vapores, lanchas y remolcadores” debido a la huelga. Incluso buques arribados el 1° de diciembre permanecían aún sin descargar sus bodegas.

Frente a estos hechos, algunos pequeños armadores, aquellos que empleaban entre 80 y 500 trabajadores, aceptaron negociar con el sindicato, solicitando a este que los provea de tripulación para sus buques a los que emplearían bajo las condiciones exigidas. La FOM no accedió a la parcialización de la huelga, sosteniendo la importancia y fortaleza de su carácter general para su éxito. Por su parte, las grandes empresas nucleadas en el CCA se mantuvieron inamovibles en su negación a cualquier tipo de diálogo que llevara implícito siquiera cierto reconocimiento al sindicato. Para el 19 de diciembre, a casi tres semanas de iniciada la huelga, finalmente los armadores aceptaron negociar, con la condición de que el gobierno estudie la eliminación de ciertos impuestos al transporte fluvial.³³ El 21 de diciembre la asamblea de trabajadores marítimos aceptó la exigencia estipulada por el PEN para llevar adelante el arbitraje: resolvió reanudar las tareas apenas se conozca el nombre del árbitro designado por el Presidente Yrigoyen.³⁴ El mismo 21, en reunión con el Diputado Bonifacio y el Ministro del Interior, los trabajadores sumaron al pliego original las siguientes demandas: readmisión de todo el personal en huelga, eximición de responsabilidades por averías, accidentes y faltas de cargas durante la huelga a los patrones, y se estipuló plazo para la respuesta a este pliego: el 30 de diciembre. Al conocerse como árbitro designado al Jefe de Policía Dr. Julio Moreno el 22 de diciembre, la FOM realizó al día siguiente una nueva asamblea donde, tras un extenso debate y cuarto intermedio, el 24 de diciembre se resolvió la vuelta al trabajo, por 967 votos a favor contra 461, lo cual implicó la aceptación del fallo del árbitro designado, cualquiera fuesen sus disposiciones.

Finalmente, la huelga continuó hasta el 4 de enero de 1917, cuando quedó confeccionado el laudo arbitral. El mismo, con vigencia desde el 1° de Enero, rigió para los puertos de Buenos Aires y La Plata, y estableció las si-

guientes condiciones: ningún huelguista quedaría cesante al terminado el conflicto; la jornada para el personal de máquinas sería de 8 horas y la de cubierta de 9 horas -no incluyendo tareas como baldeo y limpieza-; cada obrero debería abocarse al trabajo correspondiente a su categoría; se reconocieron los feriados del 25 de Mayo, 9 de Julio, 25 de Diciembre, 1° de Enero y Viernes Santo; los salarios deberían pagarse en tiempo y forma, del 1° al 10 de cada mes. La calidad de la alimentación, sana y suficiente, sería controlada por una comisión de obreros; a la vez que se estipulaba la obligación de respetar las condiciones mínimas de higiene a bordo. El control de las horas extras quedó sujeto al certificado que debería firmar el capitán de cada embarcación. En cuanto al cumplimiento de los reglamentos, la Prefectura nombró un funcionario, a pocos días de firmado el acuerdo, a cargo del control de la tripulación mínima de cada buque.³⁵ Así, el laudo contempló la mayoría de los reclamos obreros, con las excepciones de la extensión de la jornada en cubierta, la cual quedó en 9 horas, y el pago de tareas de baldeo y limpieza a los marinos.

La existencia del laudo no implicó su cumplimiento efectivo, lo cual requirió una nueva acción por parte de las diversas tripulaciones y su sindicato. Las empresas, en especial la firma Mihanovich, argumentando problemas de “interpretación” al laudo arbitral, no pusieron en práctica lo acordado, provocando una serie de pequeños conflictos en diversas embarcaciones en respuesta al despido o reemplazo de algún tripulante.³⁶ Esta situación desembocó en una nueva huelga, esta vez de carácter parcial contra la mencionada empresa. Iniciado el 20 de marzo de 1917, el paro se prolongó hasta el 22 de abril. A principios del mes abril, el día 3, CCA declaró un lock out, realizando así el desarme total de las flotas fluviales y su amarre, a excepción de las lanchas y remolcadores internos al puerto.³⁷ Durante los 33 días de huelga y 20 días de lock out se vieron involucrados 1.800 obreros, 400 empleados, y 160 buques pertenecientes a la flota Mihanovich.³⁸

En los meses siguientes a la firma del acuerdo el conflicto con la Mihanovich cobró nuevo impulso a partir de la decisión de la empresa de retomar la acción de la So-

³⁵ *BDNT*, N° 37, Marzo 1918.

³⁶ El 20/01/1917 se realiza una huelga por el incumplimiento del laudo arbitral, sostenida hasta el 24/01/17, al conseguirse el acatamiento patronal. El 9/02/1917 la tripulación del vapor Londres, ante el despido de un fogonero, abandona el servicio. Se producen entonces su reincorporación. El 10/02/1917 se declara en huelga la tripulación del vapor Bruselas, nuevamente por despidos, la cual dura 24 horas. *LUM*, N° 60, Febrero de 1920.

³⁷ *BDNT*, N° 37, Marzo de 1918.

³⁸ La distinción entre empleados y obreros es asumida por el DNT, en referencia a la diferenciación entre el personal jerárquico (maquinistas, comisarios, capitanes, prácticos) y la tripulación (marinos, foguistas, mozos) *La Organización Obrera (LOO)* informa que participaron de la huelga 2.000 trabajadores, la totalidad de los contratados por la Mihanovich. *LOO*, N° 6, 1° de Mayo de 1917.

³² Tanto la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF) como otras organizaciones del FORA IX aportan al fondo de huelga. *BDNT*, N° 37, marzo 1918.

³³ Falcón, R. y Monserrat, A. op. cit.

³⁴ *BDNT*, N° 36, enero 1918.



ciudad Protectora del Trabajo Libre³⁹ (SPTL), sindicato patronal creado en 1905 y al frente del cual se encontraba Juan Colmeyro, antiguo dirigente obrero. A esta medida, que atentaba directamente contra la contratación exclusiva de personal por la cual la FOM había luchado en diciembre, se sumaban la falta de pago de horas extra de los meses de enero y febrero a cabos y foguistas, junto a los despidos injustificados de personal y la no revisión solicitada por el sindicato de varios despidos por parte de la Prefectura. Se añadían los reclamos por falta del personal mínimo para atender las calderas de buques que navegan por más de 24 horas, los que requieren un mínimo de 2 cabos. La suspensión de obreros de la FOM en los talleres de Mihanovich y su reemplazo por personal de la SPTL, junto al desembarco y reemplazo del personal federado del vapor Edimburgo, llevó al inicio de la medida de fuerza contra la Mihanovich. Junto con otros abordajes violentos a barcos con personal no federado, se dio un enfrentamiento armado entre trabajadores de la FOM, al enfrentar estos a la tripulación adventicia el 19 de marzo, sin lograr desembarcarlos, pero derivando en la intervención de la Armada tras el tiroteo.⁴⁰ El 24 de marzo murió en otra balacera Colmeyro, quien presidía la SPTL.⁴¹

Así, el 20 de marzo de 1917 se declaró la huelga en toda la flota Mihanovich, a la que adhirieron los Contra maestres, Patrones y Conductores de remolcadores, el recién formado Centro de Comisarios Marítimos y Fluviales, los Prácticos, Capitanes y Comisarios de a bordo y el Centro de Maquinistas Navales, reiteradamente amenazado de cobrar un tercio de su salario si no cooperaba con la empresa. De esta forma, el conflicto reunió a la totalidad del personal de la Mihanovich, tripulación y parte de la oficialidad, los cuales constituyeron un Comité de Huelga.⁴² El Comité impulsó un pliego de condiciones que expresaba las demandas del conjunto de los trabajadores, enfatizando en la necesaria eliminación de la SPTL, la reincorporación de todo el personal federado, a lo que se sumaba la exigencia de trabajo para patrones, maquinistas y contra maestres desocupados, a bordo o en talleres, el fin de las suspensiones al llegar el buque al puerto o cuando esté en proceso de armado. El pliego exigía además que en caso de conflictos debiera ser la Prefectura la que medie en los desacuerdos sobre el laudo. Con relación a los mozos, estos deberían recibir los insumos para la cocina y realizar un inventario, sin responsabilidad alguna por faltas o desperfectos ocurridos durante la huelga. El mayordomo, la mayor jerarquía de la sección cocina, sería el encargado de seleccionar el personal de la misma. Así, la

acción unitaria; el programa de reivindicaciones conjunto del personal de a bordo, tanto la tripulación como la oficialidad, y el aporte de los embarcados de otras flotas de un porcentaje de sus salarios, posibilitaron, desplegaron y fortalecieron las posiciones del sindicato frente a la empresa.⁴³

La resolución del conflicto vino de la mano de las negociaciones realizadas entre el 18 y el 22 de abril, con la mediación del nuevo jefe de Policía, Dr. Duffei, designado por el Presidente Yrigoyen. Se acordó entonces la finalización de la huelga y del lock out, la vuelta al trabajo y al puesto respectivo sin sanciones, el cierre de la SPTL, la contratación del personal de cubierta y maquinas en forma conjunta entre las empresas y la FOM, y el respeto al laudo arbitral del mes de enero, con la salvedad que el CCA se reservaba el derecho a suspender su implementación de producirse un boicot por parte del sindicato. Las “diferencias” de interpretación se resolverían de acuerdo a los criterios que se acordaran con la Prefectura. El nuevo acuerdo estipuló además que el primer maquinista sería quien elija a la tripulación de su sección, lo mismo el mayordomo en la sección de cámara. A los patrones y maquinistas desocupados de la Mihanovich se los debería emplear en turnos mensuales de trabajo. Tanto el CCA, como la F.O.R.A. IX, la FOM, la Unión Naval de Oficiales, Patrones, Conductores y Contra maestres, Mozos, cocineros y anexos de a bordo, Capitanes, Baqueanos, Prácticos y Comisarios⁴⁴ firmaron este acuerdo, logrando la reincorporación de la totalidad de los huelguistas. Pero el logro más significativo de la huelga general y su reforzamiento a través de la huelga parcial fue el control logrado por la FOM, a través de los oficiales de cada sección, de cuyas sociedades sindicales eran aliados, en la contratación del personal, un logro fundamental que a su vez implicó el fortalecimiento y consolidación de la organización sindical marítima, logrando altos niveles de sindicalización entre los trabajadores de la actividad.⁴⁵

La acción del Estado, oposición empresaria, aceptación obrera

La huelga general marítima constituye un episodio privilegiado para explorar la diversidad y los canales de la acción estatal, así como las distintas respuestas sociales frente a la injerencia del Estado en los conflictos. En una visión general, es necesario partir de la importancia que tiene la industria del transporte marítimo dentro de la economía argentina agroexportadora para entender la actitud del Estado frente al conflicto en esta actividad. Su rol clave está determinado por la necesaria comercialización de las mercancías argentinas en el mercado mundial. De allí la posición de fuerza que tienen estos trabajadores dentro del conjunto de la clase obrera, concentrados en la región del Litoral, teniendo como núcleo el puerto de la Capital. Esta centralidad se expresó además en la preocupación

³⁹ La “defensa del trabajo libre” fue una consigna defendida por las empresas frente al control de hecho por la FOM sobre la contratación de personal. Véase Rapallo, M. E. “Los empresarios y la reacción conservadora en la Argentina: las publicaciones de la Asociación del trabajo, 1919-1922”, en *Anuario IHES*, N° 12, Tandil, UNCPBA.

⁴⁰ *LOO*, N° 6, 1° de Mayo de 1917.

⁴¹ *LOO*, N° 1, Septiembre 1917.

⁴² *LOO*, N° 6, 1° de Mayo de 1917.

⁴³ *BDNT*, N° 37, Marzo 1918.

⁴⁴ *LOO*, N° 6, 1° de Mayo de 1917.

⁴⁵ *BDNT*, N° 37, Marzo 1918.



del Estado por regular y legislar sobre el trabajo marítimo, como lo evidencian los reglamentos existentes para el personal de máquina de 1907, las modificaciones realizadas en 1915, y el proyecto de reglamentación del trabajo a bordo discutido en 1919.

La actitud expresada por algunos sectores del Estado, más preventiva que represiva, se dirigió en principio a los sectores estratégicos de la economía argentina (transporte marítimo, ferrocarriles), a sectores próximos al socialismo o lejanos al anarquismo, según se los considere; y estuvo vinculada fundamentalmente a la necesidad de prevenir o atenuar el conflicto obrero. En el caso marítimo fue central la acción del DNT. Este organismo, creado en 1907 por decreto presidencial, tuvo un rol diferencial al tratar de establecer una relación de negociación con los trabajadores y sus organizaciones, así como con las empresas, basada en el conocimiento concreto de las condiciones laborales. En este sentido, se designó al inspector permanente en el puerto de Buenos Aires.⁴⁶ Esta agencia estatal laboral fue concebida como un medio por el cual encontrar mecanismos de encauzamiento del conflicto entre el capital y el trabajo. Su misión fue definida como la de “recoger, coordinar y publicar todos los datos relativos al trabajo de la República, especialmente en lo que concierne a las relaciones del trabajo y del capital y a las reformas legislativas y administrativas capaces de mejorar la situación material, social, intelectual y moral de los trabajadores”, así como adquirir conocimientos de la realidad laboral sobre la que se debía actuar a través de “estadísticas fieles y continuadas y por unas investigaciones metódicas e imparciales”.⁴⁷ Sus funciones fueron ampliadas en septiembre de 1912, cuando el Congreso le concedió la facultad de inspección y vigilancia de las leyes, la confección de un registro de colocaciones para desempleados y la facultad de mediar en los conflictos. Sobre esta base, el DNT construyó un vasto corpus de información, a la vez que recolectó diversos documentos relacionados, tanto de las empresas como de los trabajadores y sus organizaciones. De esta forma, la actividad del DNT provocó una acumulación de conocimiento estatal para abordar la cuestión obrera, aportando así a la conformación de la agenda gubernamental.⁴⁸

En Diciembre de 1916 las diversas posiciones del Estado se vieron representadas en la acción contrapuesta del DNT y el Ministerio del Interior por un lado, y la Pre-

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Levaggi, A. “Historia del Derecho Argentino del Trabajo (1800-2000)”, en *Revista Electrónica IUSHISTORIA*, N° 3, septiembre 2006; Soprano, G. “El Departamento Nacional del Trabajo y su Proyecto de Regulación Estatal de las Relaciones Capital-Trabajo en Argentina, 1907- 1943”, en Panettieri J. (comp.) op. cit.

⁴⁸ González Bollo, H. “La cuestión obrera en números: la estadística socio-laboral argentina y su impacto en la política y la sociedad, 1895-1943”, en Otero H. (dir.) *El mosaico argentino. Modelos y representaciones del espacio y de la población, siglos XIX- XX*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2004.

fectura y el Ministerio de Marina por otro. El DNT ofreció su mediación desde el inicio del conflicto y cumplió un rol de asesor del PEN y del Ministerio del Interior, en busca de una solución negociada. El Ministro del Interior recibió a una delegación obrera el 4 de diciembre, apenas iniciado el conflicto, la cual denunció los accidentes producidos por la contratación de personal adventicio sin experiencia. Paralelamente, la Prefectura y el Ministerio de Marina apoyaron de múltiples formas a las empresas navieras: solicitando la presencia de la policía ante la posibilidad de la huelga, protegiendo y proveyendo tripulaciones adventicias, deteniendo el 5 de diciembre a seis huelguistas por hacer propaganda en el puerto, entre muchos otros ejemplos posibles. Los delegados de la FOM se entrevistaron directamente con el Presidente Yrigoyen el 6 de diciembre, el que ordenó entonces el retiro de las tropas de la zona del puerto, a disposición de los armadores hasta ese momento, a la vez que se impidió la salida de barcos que no cumplan con las condiciones de contratación estipuladas por las reglamentaciones, esto es, con tripulantes que no posean la libreta emitida por Prefectura y cuyo número mínimo de tripulación estipulada según tonelaje y maquinaria no esté completo. Además, tras esta reunión, se decidió no entregar permisos provisionales a los rompuhuelgas contratados por los armadores, liberar a los detenidos y establecer la libertad de acción y propaganda en la zona portuaria. Todas estas disposiciones del PEN fueron efectivizadas el 8 de diciembre, junto con la aplicación de multas a los armadores que contrataran personal sin cumplir con la reglamentación.⁴⁹

En su intento de constituirse en mediador del conflicto, el Estado llevó adelante su acción a través de varios organismos: en dos oportunidades el Presidente designó al Jefe de Policía como árbitro, el Ministro del Interior se entrevistó en varias oportunidades con los delegados obreros, el 4 y el 21 de diciembre, quienes además en dos oportunidades se reunieron con el Presidente, el 6 de diciembre y el 24 marzo. Además, existieron contactos regulares entre el DNT y el sindicato. Esto mostró que el “apoyo logrado por los obreros desde el gobierno” no fue tan homogéneo como a veces suele presentárselo. A instancias del gobierno y desde sus varias instituciones se implementaron distintas acciones, como vimos, algunas contradictorias. Así, una nueva actitud por parte del Estado, expresada a través de algunos de sus organismos, puede definirse como más cercana a la prescindencia real del apoyo a los armadores que a un rol activo en apoyo a los trabajadores y su organización sindical. A la vez, esta acción del PEN no logró materializarse en instituciones o instrumentos específicos, ni mecanismos originales; tampoco se canalizó a través del DNT, sino que se recurrió al Jefe de Policía para concretar la mediación, como se había hecho anteriormente durante los gobiernos conservadores. La intervención estatal fue en gran medida improvisada, determinada por las particulares relaciones de fuerza, en esa coyuntura

⁴⁹ Garguin, E. “Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930”, en Panettieri J. (comp.) op. cit.



favorable a los obreros. Los trabajadores marítimos, en la medida en que no contaban, para el sindicato o sobre las condiciones en las que desarrollaban su trabajo, con ningún respaldo legal o formal ante la ofensiva patronal, defendieron su organización e impusieron sus demandas mediante la acción directa como asalariados en defensa de sus intereses inmediatos. En cada caso, la política que el Estado sostuvo no fue discutida, sancionada o plasmada en una legislación coherente en materia de conflictos, conciliación y arbitraje, ausencia señalada reiteradamente por el propio DNT.⁵⁰ Al mismo tiempo, la intervención del gobierno a partir de sus múltiples interlocutores, y entablado con la FOM una negociación sostenida, conllevó cierto reconocimiento, aunque no formal, pero existente, del sindicato marítimo y de alguna manera dio cierto estatus legal a la FOM, al establecer relaciones tanto con el PEN, el Ministerio del Interior y el DNT, como con las empresas navieras.

Por último, vale la pena detenerse en la posición tanto de los obreros como de los empresarios frente a la intervención del Estado. La actitud de los capitales navieros frente al conflicto presenta una clara diferencia entre las grandes compañías y los pequeños transportes. Durante la huelga las pequeñas empresas aceptaron rápidamente la negociación y accedieron a cumplir con las condiciones exigidas. En cambio, las empresas más concentradas de la industria de navegación de cabotaje, y las más afectadas por la huelga, como la Mihanovich, reunidas en el CCA, no aceptaron el arbitraje ya antes de la declaración de la huelga, negándole a la FOM cualquier tipo de legitimidad. Ante el agravamiento del conflicto y la insistente intervención estatal tuvieron que ceder, no sin condiciones, a la mediación.⁵¹ Así, la estrategia que desplegaron los capitales de la rama durante la huelga consistió en negar entidad o cualquier tipo de reconocimiento al sindicato marítimo, como también adoptar una posición intransigente frente a la negociación. El intento de desgaste de los trabajadores al que se lanzaron las empresas más grandes, mediante la acción de primero reconocer y aceptar las demandas obreras para así desactivar el conflicto y luego desconocer lo acordado, no funcionó, ya que reanudado el conflicto en 1917 y comprometida la tripulación y el personal jerárquico de la flota Mihanovich, se impusieron las condiciones obreras, demostrando y consolidando a la vez la fuerza y contundencia de la acción emprendida y de la organización que la sustentaba.

Mientras los armadores rechazaban la mediación, para los obreros esta fue positiva desde un comienzo e incorporada como parte de sus demandas. El proceso de negociación entre el sindicato y el Estado se repitió en ambos momentos del conflicto, tanto durante la huelga general como en la huelga parcial. En marzo de 1917, como en los primeros días de diciembre del '16, una delegación de la FOM se reunió con el Presidente el 24 de marzo, quien negoció con el sindicato y con las empresas el fin

del conflicto en los términos antes citados, descartando así la posibilidad de una nueva huelga general marítima, agitada desde las páginas del periódico sindical.

La huelga marítima de 1916: balance de una victoria obrera.

Durante el último mes del año 1916 los trabajadores marítimos de las diferentes flotas de vapores, lanchas y remolcadores llevaron adelante una huelga general contra las empresas que los empleaban, cuyo resultado, plasmado en el acuerdo firmado con mediación estatal en enero de 1917, fue de gran importancia para los obreros de esta actividad y las condiciones de su trabajo. Los reclamos abarcaban tanto lo salarial, como condiciones de habitabilidad, higiene y alimentación a bordo, entre otros temas que afectaban las condiciones de trabajo. En tanto estas demandas eran consideradas en casi su totalidad tras la huelga, el tema de mayor controversia con las empresas fue, y lo siguió siendo, el control sindical sobre la contratación de trabajo a bordo. Tras la huelga general de diciembre y la huelga parcial de marzo-abril de 1917, la FOM consiguió hacer efectivo este control, mediante la selección y contratación de la tripulación de cubierta, máquinas y cocina por el capitán de cada embarcación, en su mayoría afiliados al Centro de Capitanes de Ultramar.⁵²

Uno de los elementos que explican este triunfo fue la acción unitaria y la alianza así establecida entre la tripulación y la oficialidad. La acción conjunta y solidaria, en principio, de sus organizaciones gremiales-corporativas dio a la FOM la posibilidad de tener injerencia y control sobre la contratación y la vida de a bordo; a través del capitán, el contramaestre y el jefe de máquinas; solidarios y partícipes de la lucha de la Federación y legalmente responsables de la conformación de la tripulación, de las condiciones y normas de a bordo, entre muchas otras atribuciones. En los hechos el poder del sindicato sobre estas cuestiones fue mantenido, reasegurado y confirmado mediante la acción directa y la confrontación con las empresas, junto con la negociación con organismos estatales. La FOM pudo así mantener este control durante los años que van desde 1917 a 1921, pero para entonces, en otras condiciones y siendo otro el contexto, fue derrotada. Cabe destacar aquí que a partir de la huelga analizada los trabajadores marítimos de la FOM explícitamente desafiaron el control patronal sobre la selección de la mano de obra y las condiciones de a bordo, aspectos centrales defendidos e impulsados por el sindicalismo. Como afirma Doeswijk, en coincidencia con el resto de los autores, la FOM logró entonces el control sobre las condiciones laborales, el cual sostuvo hasta junio de 1921.

Otro factor que permite explicar la favorable posición de fuerza lograda por la FOM fue el vínculo que desarrolló este sindicato con ciertos sectores del gobierno y la cúpula estatal, como ser el PEN y el mismo presidente y líder político del partido gobernante, la Unión Cívica Ra-

⁵⁰ *BDNT*, N° 37, Marzo 1918.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² Este Centro cambió su denominación en julio de 1918 por Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, que continúa hasta la actualidad.



dical (UCR). El lugar que este sindicato tuvo en el intento de ampliación de las bases sociales del estado radical, traducida en la especial llegada al Presidente Yrigoyen, fue fundamental para una interpretación favorable al sindicato de los laudos y acuerdos, cuya reglamentación y control quedaba a cargo en última instancia de dependencias estatales como la Prefectura y la Aduana.

En resumen, el éxito de la acción huelguística que hemos analizado en estas páginas puede ser comprendido a partir de la unidad lograda en el movimiento y la mayoritaria adhesión de los obreros de la industria marítima del puerto de Buenos Aires a la organización sindical que dirigió la huelga, la FOM. La formación y consolidación de esta federación fue clave para la coordinación a nivel local y regional, así como para la unión con otros sectores de la población, con el barrio de La Boca, y para encarar la negociación con el Estado, procesos que a su vez incidieron en el fortalecimiento del sindicato. La unidad a la que se hace referencia incluía a las diferentes tareas de a bordo que se expresan en la existencia de las diferentes secciones. El alto nivel de sindicalización alcanzado por los obreros marítimos tras el conflicto implicó el fortalecimiento de su organización gremial. Los datos aportan mayor claridad sobre este proceso: el número de afiliados de la FOM para fines de 1916 en la capital era de 2.000, pertenecientes a los dos sindicatos de la Federación, marinos (cantidad de afiliados 1.300) y foguistas (700).⁵³ En 1918 la FOM contaba con 4 secciones: marinos (5.000), foguistas (1.500), patronos, contra maestres, conductores y ayudantes (1.600) y mozos, cocineros y anexos (1.000), con un total de 9.100 socios, a los que se sumaron aquellos de las nuevas secciones de Campana, Zárate, Rosario, San Fernando, Santa Fe, Concordia, Concepción del Uruguay y Posadas, por mencionar algunas de las 13 secciones del interior, las que agrupaban a 3.236 trabajadores, sumado 12.336 federados a nivel nacional, el 95% de los trabajadores. Así conformado, el sindicato marítimo desarrolló a nivel nacional una estructura de tipo federativa, sancionada en el nuevo estatuto de 1917, por la cual cada sindicato que la conformaba no perdía su autonomía, participaba del Consejo Federal con delegados propios y disponía de parte de sus cotizaciones para un fondo común. Esto implicó tanto la posibilidad de una mayor democracia interna en la organización, como la existencia de cierta debilidad ante las acciones y decisiones tomadas por el Consejo Federal y su cumplimiento en las diferentes regionales, dando lugar a posibles fraccionamientos.

Si se revisan los resultados de la huelga de 1916, en conjunto con la acción de marzo 1917, es posible interpretar el resultado del conflicto como favorable para los obreros, en un sentido bien claro. A partir de esta acción se consiguieron la mayoría de las demandas obreras y se consolidó el control de la FOM en la contratación por medio de la exclusividad de emplear a tripulantes federados, garantizada por la colaboración del personal jerárquico a cargo de la selección. El éxito entonces puede entenderse como el logro de mejores condiciones para la venta de su

fuerza de trabajo, consiguiendo hacer efectivas formas de explotación más convenientes y estables para los obreros a través de la acción directa. En este sentido, la huelga se constituyó en uno de los triunfos económico-corporativos más importantes del período, posicionando a los trabajadores marítimos en una favorable relación de fuerzas frente a las empresas y el Estado, relación de fuerzas en continua reconfiguración.

Recibido: 19/08/2008

Aceptado: 13/10/2008

⁵³ LUM, N° 43, Octubre 1916.