

La lucha de clases en el Puerto de Buenos Aires

La Federación Obrera Marítima 1920-1921

Autor:

Villena, Cesar Angel Oscar

Tutor:

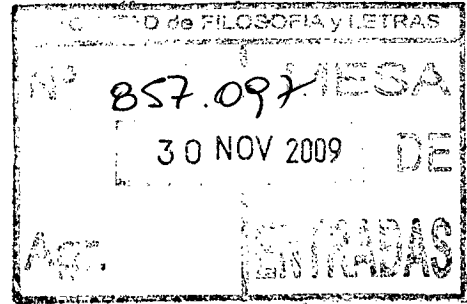
Sartelli, Eduardo

2009

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Historia

Grado

Tesis
15.4.32



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Facultad de Filosofía y Letras

TITULO DE LA TESIS

La Lucha de Clases en el Puerto de Buenos Aires:

La Federación Obrera Marítima 1920-1921

Tesis presentada para optar al título de Licenciado en Historia de la

Universidad de Buenos Aires

Nombre y Apellido del Tesista

Cesar Angel Oscar Villena

D.N.I. 29.637.392.

Director de tesis:

Eduardo Sartelli

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de noviembre de 2009

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

La Lucha de Clases en el Puerto de Buenos Aires: La Federación Obrera Marítima 1920-1921.

Tesis de Licenciatura en Historia

Cesar Angel Oscar Villena

FFyL UBA 2009

ÍNDICE.

- I. INTRODUCCIÓN. Página 2.
 - i.a. El problema.
 - i.b. El Estado de la Cuestión sobre la FOM y la relación Estado/Sindicato bajo Yrigoyen.
 - i.c. Marco teórico. Clase social y sectores populares. Burocracia y burocracia sindical.
 - i.d. Fuentes. Descripción de las fuentes usadas.
- II. EL CONTEXTO. Página 32.
 - ii.a. Estructura Económica.
 - ii.b. La estructura de clases.
 - ii.c. Los transportes. Empresas. Obreros y el proceso de trabajo.
- III. LA FORA IX Y LA FOM. Página 48.
 - iii.a. Yrigoyen y el movimiento obrero.
 - iii.b. EL sindicalismo revolucionario y el surgimiento de la FORA IX.
 - iii.c. La FOM. El trinomio agroportuario y estructura nacional. Nacimiento y desarrollo. Las Huelgas Marítimas.
 - iii.d. La organización patronal: ANT y Liga Patriótica.
- IV. LA GRAN HUELGA DE 1920-1921. Página 79. .
 - iv.a. Periodización: ¿por qué?
 - iv.b. Primera etapa: el inicio del conflicto. Causas, hechos y consideraciones. Mihanovich y la prensa burguesa.
 - iv.c. Segunda etapa: el desarrollo de la huelga y la aparición de disidencias internas. Hechos y consideraciones.
 Subperíodo 1: Medidas y Debates. Subperíodo 2: Invierno y Primavera de la Gran Huelga.
 - iv. d. Tercer etapa: El agotamiento de la huelga y su desenlace. Hechos y consideraciones.
 - iv.e. El acuerdo y el balance general de la Gran Huelga.
- V. LA HUELGA GENERAL DE JUNIO DE 1921 Y LA CRISIS FINAL DE LA FOM. Página 154.
 - v.a. Avance de la burguesía y reacción obrera. Capital Federal y el Litoral. Algunos actos violentos de la burguesía fuera de Buenos Aires
 - v.b. El avance de la burguesía marítimo y los problemas internos de los obreros organizados del puerto.
 - v.c. La huelga de junio de 1921: Los hechos.
 - v.d. Los marítimos en la huelga de junio de 1921. La asamblea del 5 de junio.
 - v.e. La situación general de la FOM después de junio de 1921.
- VI. CONCLUSIÓN. Página 214.
 - vi.a. Forma y contenido de la Gran Huelga.
 - vi.b. ¿Por qué la FOM fracasa en junio de 1921?
 - vi. c. ¿Qué fue la FOM? Primera burocracia sindical argentina.
- VII. BIBLIOGRAFÍA. Página 224.
 - vii.a. Bibliografía General de Consulta.
 - vii.b. Fuentes Primarias Consultadas.

I. INTRODUCCIÓN

i.a. El problema.

En la historia de la clase obrera argentina hay momentos cumbres: la Semana Roja, el Centenario, la Semana Trágica, el 17 de octubre de 1945, el Cordobazo, el Rodrigazo, por nombrar algunos. Hay hechos trascendentales: la fundación de la CORA, de la FORA V y la FORA IX, de la USA y la CGT. En esta rica historia, hay un lugar común, considerado clave por los historiadores del movimiento obrero: el primer gobierno de Irigoyen, entre 1916 y 1922. Ésta fue la primera vez que un gobierno nacional intentaba negociar sistemáticamente con el proletariado. En paralelo a este gobierno se desarrolla la vida del sindicato más fuerte a nivel nacional que habían conocido por entonces estas tierras: la Federación Obrera Marítima (FOM). Este gremio, que nucleaba a los obreros del transporte marítimo y fluvial, inicia su ascenso en 1916, gracias al beneplácito del recién asumido presidente radical. Después de cada conflicto, parecía más fuerte que antes. El Gobierno Nacional facilitaba la negociación y se rehusaba a reprimir sus acciones.

Entre 1920 y 1921, la FOM lleva a cabo una huelga extensa con la principal empresa marítima del país, Mihanovich. Tras trece meses de conflicto, la FOM se declara victoriosa y firma con la empresa el levantamiento de la huelga y las condiciones que los obreros pedían. Hasta ese momento, estábamos en presencia de la organización obrera más fuerte en la historia del país. Sin embargo, aquí está el problema histórico que se nos presenta. Tres meses después de haber ganado su conflicto más importante, tras cinco años de acumular fuerza y crecer, en junio de 1921, vive una derrota descomunal, a partir de la cual la FOM ya no volverá a tener el peso que había tenido. La cuestión es sencilla de plantear: *¿por qué la FOM pierde en junio de 1921 e inicia, su crisis histórica que progresivamente la irá borrando de la memoria de la clase que la engendró?* Esta es la pregunta que esta tesis intenta responder.

i.b. El Estado de la Cuestión sobre la FOM y la relación Estado-Sindicatos bajo Irigoyen.

En la historiografía argentina se conoce al período 1880-1930 como *modelo agroexportador*. Nos parece importante señalar dos cuestiones en torno a este concepto.

Por un lado, la acumulación de capital en Argentina ha dependido de las exportaciones agrarias y aún lo hace¹, a pesar de que ha desarrollado otras ramas productivas a lo largo de su historia. Estas otras ramas no agrarias, llamadas industriales², por su ineficiencia competitiva en términos internacionales, han dependido de la transferencia de renta del suelo, entre otros mecanismos. Por otro lado, el período 1880-1930 no se trata de un *modelo* de acumulación, sino de la forma concreta nacional en que el capitalismo se desarrolla en esta parte del mundo. Hechas estas observaciones, y dado que no es objeto de este trabajo, llamaremos a esta etapa simplemente *período agroexportador* por comodidad y costumbre historiográfica, y no por convicción.

Dentro de esta etapa, se extiende un ciclo huelguístico entre 1916 y 1921. Dentro de este ciclo, la presente tesis se concentra en los años 1920 y 1921 y en los trabajadores marítimos. Los debates en torno al período agroexportador han estado dominados por dos problemas. En primer lugar, si conviene o no hablar de clase obrera. Y en segundo lugar, qué relación hay entre el desarrollo de la clase obrera en este período y los orígenes del peronismo. Hugo del Campo es el que más ha avanzado en este punto al señalar la continuidad entre el sindicalismo revolucionario y el peronismo.

En lo que respecta particularmente al ciclo huelguístico 1916-1921, los debates se centran en dos dificultades particulares. En primer lugar, ¿qué fue la Semana Trágica de 1919³? ¿Fue un hecho espontáneo sin dirección? ¿Nos marca un proceso revolucionario que la clase obrera pierde? ¿Cierra una etapa del movimiento obrero y de la política argentina? ¿O es un momento trágicamente famoso dentro de un ciclo que se cierra con el fracaso de la huelga general de junio de 1921? La segunda problemática, refiere a cuál fue la relación entre el Estado y los sindicatos. Concretamente qué expresaba la relación que mantenía Irigoyen con los líderes sindicalistas y qué consecuencia tenía para la dinámica del sistema político.

Los problemas que he enunciado en forma separada, en la realidad histórica y en los trabajos historiográficos, van juntos e interrelacionados. Por ejemplo, Hugo del Campo analiza el vínculo del sindicalismo con el peronismo mostrando sus continuidades y analizando la relación entre Irigoyen y la FORA IX. El debate en torno

¹ Iñigo Carrera, Juan: *La acumulación de capital en Argentina*, CICP, Bs. As., 1998, Mimeo; Sartelli, Eduardo (Dir.): *Patrones en la Ruta, El conflicto agrario y los enfrentamientos en el seno de la burguesía marzo-junio de 2008*, Ediciones ryr, Bs. As., 2008.

² Sartelli, Eduardo: "¿Cómo se estudia la historia de la industria? Una crítica y una propuesta desde el estudio de los procesos de trabajo", *Anuario del CEIC 07*, Ediciones ryr, Bs. As., 2007.

³ Bilsky, Edgardo: *La Semana Trágica*, CEAL, Bs. AS., 1984; Godio, Julio: *La Semana Trágica de enero de 1919*, Granica, 1973. Rock, David: *El Radicalismo Argentino, 1890-1930*, Amorrortu Editores, Bs. As., 2001, Cap. 7; Sartelli, Eduardo: *La Plaza es nuestra*, Ediciones ryr, Bs. As, 2007, Cap. 2.

a sectores populares o clase obrera está más situado en la década del '20 y del '30 que en 1916-1921⁴. Se han producido más estudios en torno a la forma en que estos sectores populares van formando una identidad reformista en los barrios y a las mediaciones que rigen la relación sectores populares con la elite⁵, a partir de la derrota de 1921, como la describe David Rock, dónde el foco sale de la clase obrera y se centra en otros actores: clase media⁶, iglesia y ejército⁷, y el rol de la prensa⁸.

Una crisis es un proceso en que tendencias contradictorias se enfrentan abiertamente hasta que una prevalece sobre la otra. Las crisis sociales están determinadas por las relaciones sociales que le dan forma a las cosas. Si en 1921, efectivamente el movimiento obrero entra en crisis, lo que hay que explicar es por qué. ¿Qué cosa concreta es lo que encuentra sus límites 1921 y no puede avanzar? ¿Qué fenómeno de la clase obrera entra en crisis en 1921 y por qué? Se han analizado periódicos, el rol de la prensa, la historia de partidos, sindicatos, cuadros militantes, empresarios innovadores, las mediaciones corporativas del sistema político, las relaciones estado-sindicato. Lo primero que hay que explicar es qué fenómeno de la clase obrera encuentra sus límites hacia 1921 y por qué lo hace.

Los historiadores que han abordado este período y han tomado estos ejes están discutiendo dos problemas explícita o implícitamente: ¿por qué la clase obrera se hace

⁴ Adamovsky, Ezequiel: "Historia y lucha de clase. Repensando el antagonismo social en la interpretación del pasado" en *Nuevo Topo Revista de historia y pensamiento crítico* N° 4, septiembre-octubre 2007, Bs. As. Camarero, Hernán: "Consideraciones sobre la historia social de la Argentina urbana en las décadas de 1920 y 1930: clase obrera y sectores populares" en *Nuevo Topo Revista de historia y pensamiento crítico* N° 4, septiembre-octubre 2007, Bs. As.; Iñigo Carrera, Nicolás: "La historia de los trabajadores", en Gelman (compilador) *La historia económica argentina en encrucijada. Balances y perspectivas*, Prometeo, Bs. As., 2006; Iñigo Carrera, Nicolás: "La centralidad de la clase obrera en el pasado y presente de la Argentina", en Lagos, Marcelo (ed.) *A cien años del informe Biolet Massé*, Jujuy, UNJ, 2004, pp 267-286; Kabat, Marina y Eduardo Sartelli: "¿Clase obrera o sectores populares? Aportes teóricos y empíricos para una discusión necesaria" en *Anuario CEICS* N° 2, Bs. As., 2008; Pla, Alberto: "Apuntes para una discusión metodológica: clases sociales o sectores populares", en *Anuario Rosario* N° 4, 1989-1990, pp. 7-40; Gutiérrez, Leandro y Luis Alberto Romero, *Sectores populares, cultura y política: Buenos Aires en la entreguerra*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2007; Suriano, Juan: "Los dilemas actuales de la historia de los trabajadores", en Gelman (compilador) *La historia económica argentina en encrucijada. Balances y perspectivas*, Prometeo, Bs. As., 2006.

⁵ Gutiérrez, Leandro y Luis Alberto Romero: *Sectores populares...* op. cit., pp. 109-174..

⁶ Adamovsky, Ezequiel: *Historia de la clase media en Argentina. Apogeo y decadencia de una ilusión 1919-2003*, Editorial Planeta, Bs. As., 2009, 1° y 2° Partes.

⁷ Ghio, José María: *La Iglesia Católica en la política argentina*, Prometeo, Bs. As., 2008; Romero, Luis Alberto: "Una Nación Católica: 1880-1946", en Altamirano (ed.): *La Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, 1999; Zanatta: *Del Estado Liberal a la Nación Católica. Iglesia y Ejército en los orígenes del peronismo 1930-1943*, Editorial Universidad de Quilmes, 2005.

⁸ Saita, Sylvia: *Regueros de tinta: El diario Crítica en la década de 1920*, Sudamericana, Bs. As., 1998; Sindicaro, Ricardo: *La política mirada desde arriba: las ideas del diario La Nación, 1909-1989*, Sudamericana, Bs. As., 1993; Tato, María Inés: *Viento de Fronda. Liberalismo, conservadurismo y democracia en la Argentina 1911-1932*, Siglo XXI Editores, Bs. As., 2004.

peronista? y ¿por qué fracasa la democracia en Argentina? Incluso podría decirse que ambos se fusionan en un solo problema ¿por qué el peronismo fue lo que fue?

La situación de la clase obrera en Argentina ha sido objeto de varios estudios, ya sea a partir de sus instituciones o desde los procesos de trabajo. Un debate en los últimos años ha sido clave. La historia militante ha dado lugar a una gran cantidad de libros clásicos sobre historia del movimiento obrero⁹, muy ricos en detalles y uso de fuentes, que han sido atacados por la historiografía académica actualmente dominante¹⁰ por ser poco objetivos y tender a legitimar sus propias acciones políticas. Les critican la falta de objetividad debido a sus inclinaciones políticas y la rigidez del concepto de clase obrera. Una serie de trabajos ha criticado esta idea y unos pocos historiadores han avanzado en el estudio de la clase obrera y en la recuperación científica de tal categoría analítica para el estudio de historia argentina¹¹.

Ha habido estudios sobre los procesos de trabajo, la organización sindical a lo largo de los '20, la inserción del PC y la articulación con el resto de las fuerzas obreras. No se ha avanzado en el estudio de la organización sindical del movimiento obrero previo a los '20. Sin embargo, el período 1916-1922 es el más rico en huelgas y conflictos obreros. Falta estudiar con rigurosidad en qué consistía el movimiento obrero organizado y qué programas tenían. La presente tesis pretende hacer un aporte en este vacío historiográfico. Los problemas en torno a los orígenes del peronismo y las relaciones Estado-sindicatos son, en el fondo, el problema de la burocracia sindical.

Muy pocos estudios han tomado como objeto a la FORA IX y a la FOM. A los trabajos pioneros de David Rock¹² y Hugo del Campo¹³, recientemente hay que sumar

⁹ Abad de Santillán, Diego: *LA FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero revolucionario en la Argentina*, Libro de Anarres, Bs. As., 2005 (1933, 1ª Edición); Cassaretto, Martín: *Historia del movimiento obrero argentino, Tomo I y II*, Bs. As., 1947; Iscaro, Rubens: *Historia del movimiento sindical*, Editorial Fundamentos, Bs. As., 1973; Marotta, Sebastián: *El movimiento sindical argentino, Tomos I, II y III*, Ediciones Lacio, Bs. As., 1960, 1961 y 1970, respectivamente; Oddone, Jacinto: *Gremialismo Proletario Argentino*, Editorial La Vanguardia, Bs. As., 1949; Oddone, Jacinto: *Historia del socialismo argentino*, tomo I y II, Editorial La Vanguardia, Bs. As., 1934.

¹⁰ Gutierrez, Leandro y Luis Alberto Romero: *Sectores populares...* op. cit.

¹¹ Véanse: los trabajos sobre procesos de trabajo del Centro de Estudios en Ciencias Sociales (CEICS) en los distintos números de la revista *Razón y Revolución* y los *Anuario del CEICS*; Camarero, Hernán: *A la conquista de la clase obrera: Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*, Siglo XXI, Bs. As., 2007; Iñigo Carrera, Nicolás, *La Estrategia de la Clase Obrera 1936*. Ediciones Madres de Plaza de Mayo, Buenos Aires, 2004.

¹² Rock: *El radicalismo...* op.cit., Capítulo III.

¹³ Del Campo, Hugo: *El Sindicalismo Revolucionario, 1905-1945*, CEAL, Buenos Aires, 1986; Del Campo, Hugo: *Sindicalismo y Peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Siglo XXI Editores Argentina, Buenos Aires, 2005.

los de Alejandro Belkin sobre sindicalismo revolucionario¹⁴ y los de Laura Caruso sobre la FOM¹⁵. Eduardo Sartelli¹⁶, si bien se ha especializado en los obreros rurales, ha escrito varios trabajos sobre la FOM, la FORA IX y el sindicalismo revolucionario.

Hugo del Campo es uno de los que más ha estudiado al sindicalismo previo al peronismo. Observó que la relación entre el sindicalismo revolucionario y el radicalismo están presentes una serie de elementos que el peronismo desarrollará: una relación entre el poder político y el movimiento sindical muy cercano y una relación fuertemente personalizada y paternalista entre el caudillo y sus seguidores, basada en sentimiento de gratitud y lealtad, como si fuera un padre para los trabajadores¹⁷.

Para del Campo, sin embargo, la relación entre los dirigentes sindicalistas y el radicalismo no llegó a ser estable ni permanente. La excepción, para el autor, fue la FOM. En la huelga de 1917 de la FOF (ferroviarios), el gobierno tuvo una actitud conciliadora, y al año siguiente, en medio un vendaval de críticas¹⁸, no dudó en usar las tropas para hacer fracasar la huelga. También reprimió a municipales y a frigoríficos. Distinta fue la situación de la FOM:

"La posibilidad de un acercamiento fue puesta a prueba, al poco tiempo de asumir Yrigoyen el gobierno, por la huelga que declararon los marítimos. Después de recibir a una delegación de la FOM y de la FORA-9ª –hecho que tenía pocos antecedentes--, Yrigoyen intercedió ante los armadores y, al no conseguir que éstos aceptaran sus propuestas, ordenó el retiro de las tropas que custodiaban el puerto. Esto permitió a la FOM impedir el acceso de rompehuelgas y las empresas terminaron por aceptar el arbitraje del gobierno, que fue ampliamente favorable a los obreros. Al año siguiente, nuevamente con el

¹⁴ Belkin, Alejandro: *Sobre los Orígenes del Sindicalismo Revolucionario en Argentina*, Cuaderno de trabajo N° 74 Ediciones Centro Cultural la Cooperación, Buenos Aires, 2007.

¹⁵ Caruso Laura: "La industria marítima en Argentina (1870-1930): su régimen de trabajo" en *Razón y Revolución* N° 11, Buenos Aires, 2003; Caruso Laura: "El Soviet del Puerto de Buenos Aires": trabajadores marítimos, contratación exclusiva y decretos de oficialización (1919-1921)" ponencia presentada en la mesa N° 2 de V JORNADAS NACIONALES ESPACIO, MEMORIA, IDENTIDAD Rosario, 8, 9 y 10 de Octubre de 2008; Caruso, Laura: "La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre 1916" en *Revista de Estudios Marítimos* N° 1, 2008.

¹⁶ Sartelli, Eduardo: "Celeste Rojo y Blanco...", op.cit.; Sartelli, Eduardo: "Las apuestas del movimiento obrero en la crisis de la Primera Guerra Mundial, 1914-1922" en: Centro de Estudios de Historia Obrera, en *Boletín*, N° 5, 1993; Sartelli, Eduardo: *Sindicatos obreros rurales. La UTA y las huelgas de 1918-22* Trabajo presentado en el Seminario de Metodología e Investigación, Estructura Agraria y movimientos sociales en la Región Pampeana, 1900-1950, dictado por el Prof. Waldo Ansaldi en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en el 1r. cuatrimestre de 1987; Sartelli, Eduardo: "Sindicatos rurales en la Región Pampeana (1900 –1922)", en Waldo Ansaldi (comp.): *Conflictos obreros rurales pampeanos, 1900-1937*, CEAL, Bs. As., 1993; Sartelli, E. (1990) *Sindicatos rurales en la región pampeana, 1900-1937*, Primer informe a CONICET, Beca de Iniciación, 1990; Sartelli, Eduardo: *Sindicatos rurales en la región pampeana, 1930-1947*, Informe final a CONICET, Beca de Iniciación, 1991. Sartelli, E. *Un sindicato en la tormenta: La F.O.M. y la "nacionalización" de la clase obrera argentina (1914-1922)*, Informe final a CONICET, Beca de Perfeccionamiento, 1991.

¹⁷ Del Campo, Hugo: *Sindicalismo y Peronismo...* op.cit., p. 48.

¹⁸ Del Campo (2008) Op. Cit., pp. 44-45.

apoyo del gobierno, la FOM se impuso en otra huelga, su prestigio iba en aumento, así como su vinculación con el radicalismo.(...) Los dirigentes marítimos, con García a la cabeza, desarrollaban una política proclive al yrigoyenismo, pero en base a que el yrigoyenismo les había concedido una cantidad de cosas importantes.”¹⁹

Efectivamente, el gobierno no reprimió y se mantuvo “neutral”, intentando negociar, en las huelgas que la FOM encaró en 1916, 1917 y 1919. Pero, ¿por qué beneficia a la FOM? ¿Quizás porque controla los transportes de mercancías? ¿Los ferrocarriles no lo hacen también? ¿Por qué la FOM, y no la FOF? En 1921, el gobierno abandona su “neutralidad”, y avanza en la liberalización del trabajo en el puerto y en su militarización. ¿Por qué? ¿Qué cambió en la FOM en 1921? Estos interrogantes no son planteados por Del Campo.

Un autor importante por su influencia sobre el tema de la relación Estado-sindicato ha sido Waldo Ansaldi²⁰. Para él, a partir de la ley Sáenz Peña de 1912 se produce un cambio en el tejido de mediaciones entre la sociedad civil y el estado²¹. A partir de 1912, sería distintivo un “entramado de mediaciones entre la sociedad civil y el Estado dominado por la bifacialidad o por un doble canal: la mediación partidaria y la mediación corporativa. De ambas mediaciones y lógicas, las corporativas priman sobre las partidarias.”²² Es decir, para Ansaldi la democracia burguesa argentina tiene como particularidad el estar dominada por las relaciones entre las corporaciones (sindicatos, asociaciones empresariales, Iglesia, Ejército; la prensa, la SRA, la ANT, la Liga Patriótica) y no por el juego electoral de partidos que expresen los intereses políticos de fracciones de la sociedad en el sufragio secreto, universal y obligatorio. El hecho de que se construyera una democracia donde los partidos políticos desarrollaron una actividad secundaria, a diferencia de otras democracias es la base para explicar el fracaso de ella en Argentina en 1930.

En base a este modelo, su alumno Enrique Garguín, toma como presupuesto que prevalecen las relaciones corporativas en el sistema político, en la medida en que existe

¹⁹ Del Campo (2008) Op. Cit., p. 43.

²⁰ Ansaldi, Waldo: “La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático”, en Falcón (director) *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Editorial Sudamericana, Bs. As., 2000; Ansaldi, Waldo: “Estado, partidos y sociedad en la Argentina radical, 1916-1930”, en *Cuadernos del Claeh* año 14 N° 50, Montevideo, 1989, pp. 45-70.

²¹ Ansaldi, Waldo: “La interferencia está en el canal. Mediaciones políticas (partidarias y corporativas) en la construcción de la democracia en Argentina”, en *Boletín Americanista* N° 44, Universidad de Barcelona, 1994.

²² Ansaldi, Waldo: “La interferencia está en el canal...”, op.cit., p. 8. Citado por Garguín: “Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930”, Mimeo, Bs. As. 2000.

“una relación directa entre las instancias ejecutivas del Estado y determinado grupo de intereses sin que medien las instancias específicas que establece el régimen político para la articulación de las distintas demandas e intereses: los partidos políticos y el parlamento.”²³ De esta manera reproduce el modelo de Ansaldi. Le agrega una definición de corporativismo y una discusión en torno al concepto de neo-corporativismo para justificar su tesis:

“Los sindicatos en tanto que organizaciones de carácter netamente clasista, pertenecientes a la sociedad civil y cuyo objetivo principal consiste en mejorar las condiciones de lucha de la clase obrera frente a la burguesía, no pueden evitar relacionarse con el Estado (...) Para el caso que nos ocupa, se puede optar, fundamentalmente, entre un contacto directo con el PE, corporativo o un canal “mediado” por los partidos políticos y el Congreso.”²⁴

Después de hacer un breve resumen de la relaciones entre el Estado y la FOM, Garguín mira la huelga fracasada de junio de 1921, y al igual que Horowitz, como lo veremos más adelante, ve el quiebre aquí y no en la Semana Trágica. Sin embargo, no ve que hay un ciclo huelguístico que expresa algo más profundo. Sólo cambia la fecha en que la política de Irigoyen da un quiebre. Al estar concentrado en cuándo cambia Irigoyen de política, y por ende la relación Estado/Sindicato, pierde de vista qué cambio se están produciendo dentro del movimiento obrero mismo. De esta forma, ata las causas del cambio de política a la crisis económica y a las presiones de las fuerzas burguesas, como veremos más adelante, lo hace David Rock.

Siguiendo este proceder, mira la participación de la FOM en el fracaso de junio de 1921, pero, nada dice de la gran huelga marítima de 1920-1921 que lleva a cabo la FOM, que había terminado 80 días antes del fracaso de junio de 1921. La derrota en junio de la que participa la FOM implicaba necesariamente preguntarse qué había ganado y qué había perdido a lo largo de esos trece meses de conflicto inmediatamente anteriores.

Por otro lado, bajo la categoría histórica de *sindicalismo revolucionario* o tan solo *sindicalismo* se esconden realidades históricas distintas que requieren categorías analíticas distintas. No son lo mismo los sindicalistas revolucionarios argentinos de 1909, que los de 1920. No son los mismos sindicalistas que se van de PS que los que fundan la USA y la CGT. No son lo mismo los sindicalistas revolucionarios argentino

²³ Garguín: “Relaciones entre Estado y sindicatos...”, op.cit., página 4.

²⁴ *Ibíd.*, p. 5.

que los franceses de Sorel. Tras un mismo nombre se esconden programas políticos distintos. Garguín dice que "luego de 1919, la actitud intervencionista de Yrigoyen durante los conflictos laborales y su eficacia se resistieron, para concluir bruscamente en 1921."²⁵ Para el autor, la intervención del Estado en la huelgas creando relaciones entre el gobierno y algunos sindicatos, aceptaron la mediación corporativa en "base a la cotidianidad"²⁶. De esta manera reflexiona que "la relación estado-sindicato desarrollada durante los gobiernos radicales fortaleció las tendencias reformistas y favorables al diálogo que se hallaban en germen en el movimiento obrero al comenzar el período, al punto que ya no era necesario ocultar bajo una hoja rasca de palabras combativas las relaciones pacíficas mantenidas."²⁷ Tan pronto como ve este hecho esencial, vuelve a reducir la realidad al modelo de Ansaldi. De esta manera, para Garguín, "esta transformación, que sin duda tendió a legitimar la dominación estatal, no parece haber hecho lo propio con el sistema de partidos ya que prescindió completamente de ellos y del Parlamento, privilegiando los contactos directos con el Poder Ejecutivo"²⁸

El artículo de Garguín afirma que durante el gobierno de Alvear se abandonan las intervenciones en movimientos huelguísticos. Sin embargo, Joel Horowitz²⁹, demuestra que Alvear continuó con las relaciones a través de la Unión Ferroviaria. Para Garguín la FOM fue:

"un organismo de alcance nacional, por industria y con considerable disciplinamiento interno, agrupaba a los trabajadores menos calificados de abordaje –aunque lejos de ser no calificados o de ser equiparados con ellos- y no desechó las buenas relaciones con el gobierno radical, pero mantuvo al mismo tiempo una considerable combatividad y extraordinaria solidaridad para con otros gremios menos favorecidos, hechos a los que no fue ajeno su sistema de organización federativo."³⁰

Es importante señalar que si bien la FOM representaba más bien a la tripulación, fue capaz de dirigir una alianza con la oficialidad, y de mantener relaciones de solidaridad real con los estibadores de los puertos y obreros de su hinterland, a lo largo de los ríos, no solo dentro de Argentina sino también en países vecinos. Para el historiador, los obreros de los transportes, de la FOM incluida, se fueron volviendo

²⁵ *Ibíd.* p. 16.

²⁶ *Ibíd.* p.17.

²⁷ *Ibíd.*, p.19.

²⁸ *Ídem.* .

²⁹ Horowitz, Joel: *Los sindicatos, el estado y el surgimiento de Perón 1930/1946*, EDUNTREF, Bs. As., 2004.

³⁰ Garguín: "Relaciones entre Estado y sindicatos...", *op.cit.*, p.28.

crecientemente reformistas privilegiando la mediación corporativa.

“Efectivamente, la práctica totalidad de los encuentros entre el Estado y los Sindicatos se dieron a través de negociaciones directas entre el poder Ejecutivo y los representantes obreros. Esto ocurrió tanto en los casos en que se trataba de resolver un conflicto concreto (huelga) entre el capital y el trabajo como en los que los sindicatos intentaban demandar del Estado cuestiones específicas: herramientas de control del mercado laboral, la sanción de alguna legislación de previsión social, la derogación de leyes represivas, la libertad de los presos por razones ‘sociales’”³¹

Garguín está interesado en por qué la democracia burguesa no llegó a ser, lo buena que puede ser:

“los partidos políticos y el Parlamento encontraron serias dificultades para canalizar las demandas crecientes del movimiento obrero organizado – a pesar de que el proceso político abierto con la sanción de la ley Sáenz Peña parecía impulsar a que fuesen ellos los canales de mediaciones válidos entre la sociedad civil y el Estado.”³²

Ricardo Falcón y Alejandra Monserrat³³ dividen la historia de los trabajadores durante el período 1916-1930, en cuatro etapas. 1º- 1916-1919. Irigoyen tiene la iniciativa de conseguir la adhesión de los obreros a través de los arbitrajes. 2º- 1919-1922. Desde la Semana Trágica a al final de la primera presidencia de Irigoyen. “La política laboral del gobierno sin dejar del todo la estrategia anterior, pasó preponderantemente por las tentativas –frustradas muchas de ellas por la carencia de una mayoría legislativa- de sancionar leyes protectoras del trabajo”³⁴. 3º- 1922-1928. Con el gobierno de Alvear hay menos conflictividad y hay una mayor bonanza económica y 4º-, desde el comienzo de la segunda presidencia de Irigoyen hasta el golpe militar de 1930.

“el primero de diciembre de 1916 los trabajadores marítimos desde Buenos Aires declararon una huelga cuyos objetivos eran obtener un aumento en sus salarios, la aplicación de las ocho horas de trabajo y mejoras en higiene y alimentación. La Federación Obrera Marítima (FOM), que nucleaba a los trabajadores de este sector, había sido creada en 1910 y se encontraba adherida a la FORA (IX) Congreso, así, los marítimos juntamente con un sector de los ferroviarios eran los gremios que mayor

³¹ Ídem.

³² Ídem.

³³ Falcón, Ricardo y Alejandra Monserrat: “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”, en Falcón, Ricardo (2000): *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Ed. Sudamericana, Bs. As., 2000.

³⁴ *Ibid.*, p. 154.

caudal de afiliados le brindaban a esta central y una presencia a nivel nacional que la FORA (V) anarquista no tenía. (...) el gremio marítimo manifestó su acuerdo con la intervención de las autoridades del Departamento Nacional del Trabajo, en tanto el gobierno de Yrigoyen le merecía su confianza para arribar a una solución justa a los problemas de los trabajadores."³⁵

El sector patronal se negó a someterse al arbitrio estatal, temiendo que tal mediación fomentara las huelgas. Los autores también señalan que otra característica de la FOM fue el asiduo contacto y diálogo con Yrigoyen durante las huelgas. La introducción del arbitrio estatal es la clave de la etapa. "El Estado aparecía vehiculizando indirectamente las demandas de los trabajadores y de esta manera modificando sustancialmente la relación de fuerzas existentes entre patrones y obreros."³⁶ Reconocen que hacia 1921, la FOM es protagonista. En medio de una crisis económica:

"Los obreros portuarios fueron afectados por la disminución de los embarques y arribos de naves, pero también por la puja desatada en el sector de estibadores entre dos sindicatos, uno anarquista y otro sindicalista. Esta situación favoreció el reingreso en escena de la Asociación Nacional del Trabajo, que llevaba inmigrantes sin empleo para suplantar a los que ejercían las medidas de fuerza. El gobierno cerró el puerto de Buenos Aires para contrarrestar la ofensiva patronal. Las empresas navieras amenazaron con un boicot internacional a los embarques. Hubo choques violentos entre obreros de los dos grupos sindicales y con los rompeshuelgas aportados por la ANT."³⁷

Describe sintéticamente las condiciones de la huelga general de junio de 1921, en la que el gobierno toma la decisión de reprimir a los sindicalistas de la FORA IX y de la FOM. Sin embargo, en esta descripción, jamás se explica a qué se debía el poder de la FOM durante esos años ni a qué causa se debía su derrota y crisis:

"La reacción que tuvo el gobierno al ordenar a la policía que actuase contra los promotores del movimiento huelguístico fue más o menos similar a los acontecimientos de 1919. La represión alcanzó incluso a la FORA IX°, cuyos dirigentes principales fueron arrestados. Los que no llegaron a hacerlo decretaron una huelga general, que tuvo escasa duración en los primeros días de junio y se desarrolló débilmente: de las organizaciones más poderosas, sólo la FOM la acató durante unos pocos días. Una vez descendido el nivel de polarización social, lo que Yrigoyen había logrado al adelantarse a una mayor violencia de la Liga, tomando la restauración del orden en manos del Estado, pudo, como otras veces, intentar regenerar sus relaciones con los trabajadores. En ese camino apunta el envío al Congreso del

³⁵ *Ibíd.*, pp. 158-159.

³⁶ *Ibíd.*, p. 161.

³⁷ *Ibíd.*, p. 176.

proyecto del Código de Trabajo. El radicalismo esta vez una no tenía margen de maniobra para recomponer como otras veces, por la dureza del golpe dado al sindicalismo en junio y que a diferencia de los casos anteriores había alcanzado también a la FOM.³⁸

Juan Carlos Torre³⁹ y Juan Carlos Portantiero-Miguel Murmis⁴⁰, al estudiar e interpretar los orígenes del peronismo, solo retroceden hasta 1930, y no analizan el movimiento obrero previo a él. Nicolás Iñigo Carrera⁴¹, al estudiar la estrategia reformista de la clase obrera en la huelga general de 1936, introduce una reflexión sobre el movimiento sindical del período 1916-1921. A partir de la ley Sáenz Peña de 1912:

“Se crearon así las condiciones para la institucionalización de dos partidos políticos que expresaban dos alianzas sociales distintas: la Unión Cívica Radical y el Partido Socialista. El primero incluía en su seno a fracciones burguesas y también a asalariados, y cuando llegó al gobierno en 1916, impulsó una política de negociación y conciliación con ciertas luchas económicas prácticas de algunas fracciones de la clase obrera. El segundo estaba directamente vinculado a una parte del movimiento obrero y participó del proceso de luchas a que hemos hecho referencia. Desde una perspectiva política que enfatizaba la participación electoral y la acción política dentro de la legalidad; con una nueva ley electoral logró tener representación parlamentaria.

A la vez, desde finales del siglo anterior se había ido formando las organizaciones sindicales que tempranamente se agrupaban en federaciones, confederaciones o uniones de sindicatos. Este proceso de génesis y formación de las organizaciones sindicales culminó con la constitución en 1915 de la FORA (IX Congreso), momento en que lograron, dentro del período, el máximo grado de unificación los cuadros sindicales obreros. Sólo quedaron afuera de la FORA (IX Congreso) los comunistas anárquicos (FORA V Congreso). Es en algunos de los sindicatos que formaron la FORA (IX) que el gobierno radical encontró su interlocutor.⁴²

El radicalismo desarrolló una política de negociación y conciliación de intereses económicos con ciertas fracciones de la clase obrera. Entre ella, la FOM fue la más importante, como lo reconoce Iñigo:

“En los comienzos del gobierno radical los obreros marítimos se declararon en huelga, con apoyo de la FORA (IX); se concertó una reunión entre los dirigentes obreros y el gobierno en la que aquéllos pidieron

³⁸ *Ibíd.*, p. 177.

³⁹ Torre, Juan Carlos: *La Vieja Guardia Sindical y Perón. Sobre los Orígenes del peronismo*, EDUNTREF, Bs. As., 2006.

⁴⁰ Murmis, Miguel y Juan Carlos Portantiero: *Estudios sobre los orígenes del peronismo*, Siglo XXI, Bs. As., 1972.

⁴¹ Iñigo Carrera, Nicolás: *La estrategia de la clase obrera. 1936*, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, Bs. As., 2004.

⁴² *Ibíd.*, p. 35.

que éste no interviniera y el presidente Yrigoyen propuso su mediación; la patronal no aceptó los términos de la mediación, pero el gobierno retiró las tropas movilizadas en el puerto y la FORA (IX) no declaró la huelga general. (...) De esta manera, en la segunda década del siglo la lucha económica por intereses inmediatos de algunas fracciones obreras comenzó a penetrar en el sistema institucional político y jurídico, y un parte, minoritaria, de los obreros y otros asalariados empezó a desarrollar sus conflictos en ese campo.⁴³

En su reseña histórica continúa enfocándose en la Semana Trágica y no avanza en las determinaciones de la acción de la clase. Nada dice de la huelga de junio de 1921 ni de la derrota del movimiento obrero, FOM incluida.

El gran trabajo sobre el período, sigue siendo el trabajo del historiador inglés David Rock, publicado durante la década del '70, cuyas premisas e hipótesis han sido asumidas por la historiografía posterior⁴⁴. Rock se enfoca en las relaciones de fuerza entre las clases sociales de la etapa para intentar comprender por qué no pudieron darse formas institucionales estables. Busca "demostrar por qué fallaron los intentos de forjar una relación institucional estable entre ellas."⁴⁵ Lo que quiere saber es por qué fracasó la democracia burguesa en Argentina y se produjo el golpe de Estado en 1930.

El historiador inglés va a buscar las causas en la lucha de clases y realiza un relevamiento documental creando una obra completa del período agroexportador. Su resultado fue un trabajo muy por encima del resto de la historiografía del período⁴⁶. Argentina tenía para Rock una estructura económica particular: era *cuasi colonial y dependiente*: "hasta 1930 hubo amplio consenso entre los intereses terratenientes y urbanos, lo cual robusteció considerablemente la posición cuasicolonial de la Argentina y los principios tradicionales de la política estatal, tales como el Libre Cambio y la dependencia de los ingleses en materia de intercambio comercial e inversión de capitales."⁴⁷ A partir de esta caracterización, Rock deduce que la estructura social y las relaciones políticas tienen ciertas particularidades. Así, por ejemplo, la clase media y el empresariado tendrían un carácter parasitario a diferencia de sus semejantes en

⁴³ Iñigo Carrera: *La estrategia...* op.cit., pp. 35-36.

⁴⁴ Rock, *El Radicalismo Argentino...*, op.cit.

⁴⁵ *Ibíd.*, p. 9.

⁴⁶ Ver por ejemplo: AA.VV. Nueva Historia Argentina. Tomo V y VI, Editorial Sudamericana, 2000; Alonso, Paula: *Entre la Revolución y las urnas. Los orígenes de la UCR y la política argentina de los años noventa*, Buenos Aires, Sudamericana-Universidad de San Andrés, 2000; Romero, L. A. y Gutiérrez, L.: *Sectores populares...* op.cit.; Romero, Luis Alberto: *Breve Historia Contemporánea de Argentina*, Publicado por Fondo de Cultura Económica, 1994; Romero, Luis Alberto: *El Radicalismo*, Publicado por Ediciones Cepe, 1974; Persello, Ana Virginia: *Historia del Radicalismo*, Editorial EDHASA, Bs. As. 2007.

⁴⁷ Rock, *El Radicalismo...* op.cit., p. 30.

Europa⁴⁸.

Mientras el anarquismo apuntaba a la rebelión de los inmigrantes teniendo como baluartes a los obreros de las pequeñas industrias y talleres artesanales, los sindicalistas apuntaban a conseguir mejoras económicas con un componente político más liviano. Para el autor, el sindicalismo tenía dos ventajas. Primero, se basaba en obreros nativos, y, entonces, la ley de Residencia no los afectaba. Segundo, se había insertado en gremios numerosos y concentrados que ocupaban esferas claves de la economía: el comercio de exportación (estibadores, portuarios, ferrocarriles). Por esta razón, tenían un poder de negociación mayor que los anarquistas. Querían reducir al mínimo la represión y optaban por huelgas parciales (acotadas a una empresa, por ejemplo, intermitentes, rotativas), dejando para otros momentos la huelga general (la realizan todos los obreros de un país o de una región, sin importar rama de producción o empresa). Lo que identifica al sindicalismo para Rock es "la valorización de una postura negociadora en torno de objetivos puramente económicos"⁴⁹. Paralelamente, la ley Sáenz Peña les había otorgado a estos obreros nativos de los puntos clave de la economía argentina el derecho a sufragar en forma secreta. La masa obrera, que comenzaban a hegemonizar los sindicalistas, era, para Rock, una masa de votos que constituía una barrera para el ingreso del partido socialista, que intentaba sumar votos⁵⁰. Para el historiador inglés aquí radica una de las causas del acercamiento del radicalismo con los sindicalistas.

En su primer gobierno, Yrigoyen tenía que cumplir dos objetivos. Primero, sostener los intereses económicos de la oligarquía. Segundo, solucionar la inestabilidad que había provocado la irrupción de la clase media y de la clase obrera hegemonizada por el anarquismo. Para ello debía ofrecerles algo en un contexto inflacionario en el cual el consumo se veía afectado. Con la clase media creó un sistema de patronazgo que consistía en crear cargos burocráticos y profesionales y dar el manejo de ello a los comités del partido. "Entre 1919 y 1922 el uso de los cargos públicos con fines políticos se convirtió en el nexo principal entre el gobierno y la clase media."⁵¹

En relación a la clase obrera, por primera vez el gobierno estableció lazos con los sindicatos, dominados aquí por los sindicalistas. Lo hizo con ellos por tres razones. Primero, era el único baluarte donde los socialistas no estaban insertados. Segundo,

⁴⁸ *Ibíd.*, pp. 28-31.

⁴⁹ *Ibíd.*, p. 101.

⁵⁰ *Ibíd.*, p. 105.

⁵¹ *Ibíd.*, p. 124.

como institución obrera tenía más llegada y legitimidad ante los obreros que los comités. Tercero, el anarquismo se hallaba en retirada y el sindicalismo era más moderado y dispuesto a negociar. Y la idea era hacer propaganda radical en la filas nativas de la clase obrera, que si bien no eran la mayoría, si eran un caudal de votos determinante en el régimen político.

Rock se pregunta por qué razón el gobierno cambió la relación del estado con ella, ya que "no había motivos para que el gobierno se preocupara por la clase obrera de la forma en que lo hizo."⁵² La razón para el autor fueron las consideraciones electoralistas y la lucha para obtener la mayoría en el Congreso, instancia en la que su principal competidor era el socialismo. "El gobierno no se puso indiscriminadamente del lado de los obreros sino que tendió a hacerlo cuando dicha acción prometía acarrearle beneficios políticos, por lo general en términos de votos."⁵³ Los radicales y los obreros no se preocupaban demasiado por las leyes. El gobierno no controlaba el Congreso. Ante estos hechos, Rock dice que la relación del gobierno con los trabajadores se daba exclusivamente durante las huelgas. Y "la política laboral del gobierno radical puede sintetizarse en esta sola decisión: utilizar a la policía (o a las tropas del ejército) a favor en contra de los huelguistas."⁵⁴ Los sindicatos tuvieron acceso y comunicación directa con los responsables de las decisiones políticas: el poder ejecutivo. Sin embargo, para Rock, el trato hacia los huelguista no fue general, sino en aquellos casos en los que le otorgaban réditos electorales. Por ejemplo, la Federación Obrera Marítima tuvo privilegios, según Rock, por dos razones: primero, el sindicato operaba en La Boca, barrio en que se destacaba el partido socialista. La consolidación del sindicalismo frenaría al PS. Segundo, temía las maniobras políticas que podría tejer el gobernador bonaerense Marcelino Ugarte en este barrio.

Cuando eran huelgas de obreros públicos, como los municipales, o de un sector insignificante para el caudal de votos, como los del frigorífico, no las favorecía. La acción del gobierno en los sucesos de la Patagonia de 1922 se debe, para el autor inglés, a que esta zona no tenía atractivo electoral, ya que al ser un territorio nacional, sus habitantes no tenían derecho al sufragio y carecían de representación en el Congreso. En junio de 1921 se decreta una huelga general que es un total fracaso para las FORA V y IX. Le fue imposible al gobierno abstenerse de tomar medidas contra la columna

⁵² *Ibíd.*, p.132.

⁵³ *Ibíd.*, p.138.

⁵⁴ *Ibíd.*, pp.139-140.

vertebral del movimiento obrero. La crisis económica y la presión de la oligarquía, la clase media, la Liga Patriótica y la Asociación Nacional del Trabajo, y de las empresas extranjeras, obligaban a Yrigoyen a tal tarea. Ni la FOM se salvó de la represión. Después de ello, el movimiento obrero entró en una larga decadencia, por al menos una década, la clave dejó de estar en la clase obrera y pasó a estar en la relación con la clase media dependiente y en la capacidad de poder distribuir el presupuesto para conservarla como aliada, expandiendo el gasto público. La estructura del comité reemplaza a las relaciones personales que Yrigoyen había mantenido con los sindicatos. Rock presenta al gobierno, y a Yrigoyen puntualmente, como un personal político en medio de dos fuerzas: el movimiento sindical y los grupos patronales en un contexto de crisis económica. Si no fuera anacrónico, lo llamaría "teoría de los dos demonios".

Dos breves observaciones. Primero, por si al lector se le escapa, cuando habla de "anticipación" y "precedente" está hablando del peronismo. El peronismo es el nudo de la cuestión historiográfica. La historia sólo puede estudiarse desde el resultado. Nosotros nos preguntamos sobre el pasado desde el hoy. Con los problemas de hoy. No podemos estudiar historia sino es desde el resultado por que nosotros mismos y nuestras propias preguntas son también el resultado de la historia. La historia social y la historia natural del hombre están acumulada en nuestros propios cuerpos y en nuestra cultura. No se puede estudiar historia sino es desde el resultado. Aun pretender hacerlo es una forma de hacerlo, sino, una paradoja. Y ese posicionamiento, a partir de la pregunta madre que guía la investigación, es resultado de una posición política, más o menos conciente, más o menos explícita. La ciencia tiene necesariamente una parte política ideológica, aunque no sea solo eso, sino algo más. La ciencia es un proceso social, una practica social que transforma la realidad necesariamente, aunque más no sea cambiando unas ideas por otras. Un proceso social que busca explicar la totalidad descubriendo la verdad velada.

Segundo, cuando Rock afirma que el gobierno postergó los conflictos pero no los superó, tiene implícita la idea de que era posible y necesario que el gobierno superara, solucionara, los conflictos. Tiene la idea de que el radicalismo tenía la potencia de superar las contradicciones sociales con su política, pero, fracasó porque fue preso de distintas fuerzas: sindicatos, elite, clase media, Liga Patriótica, ANT. Esto, es falso. Las contradicciones sociales sólo pueden superarse si las relaciones sociales capitalistas que las engendran son superadas.

El por qué del fracaso de la democracia burguesa en Argentina en el período

agroexportador, para Rock, radica en la estructura cuasicolonial y dependiente de este país, cuyo resultado fue:

“la aparición de un importante estrato de la clase media dotado, no del instintivo espíritu de iniciativa empresarial de su equivalente en Estados Unidos, Gran Bretaña o Alemania, sino de un carácter clientelístico y dependiente –uno se siente tentado de decir mendicante-. En la Argentina la movilidad social tendió a producirse, no en virtud de la capacidad para experimentar o innovar –los que tenían esa capacidad, por lo común no llegaban más allá del almacén de la esquina o del pequeño taller-, sino merced a la búsqueda de amigos y patrones mejor ubicados en la escala social, que permitieran acceder a la riqueza que circulaba por los canales de la élite. Se ha dicho que fenómenos como el personalismo y el caudillismo argentinos son infortunadas rémoras del período colonial, pero resulta claro que ellos fueron intensamente reforzados por los aspectos peculiares y novedosos que adoptaron la pauta de crecimiento y sistema social del país.”⁵⁵

Estas estructuras cuasi coloniales y dependientes del capitalismo argentino basado en la agro-exportación y no en la industria, es lo que explica la particular forma en que se desarrolla el sistema político y por qué fracasa la democracia argentina. A esta estructura “deformada”, termina por producir un sistema político deformado, donde priman las relaciones personales con el poder ejecutivo, las dádivas públicas, donde el parlamento y los partidos políticos no tienen primacía, sino las corporaciones. Creemos que el modelo de Ansaldi de primacía de las relaciones corporativas en las mediaciones políticas, que reproduce Garguín, tiene como base conciente o inconcientemente, este modelo de Rock. De allí la importancia de este autor.

Sobre la FOM, Rock describe las huelgas que encabeza, nombra la huelga de los trece meses y capta la centralidad de la derrota de junio de 1921 y es el primero en exponer con claridad la relación entre el estado y los sindicatos, y de intentar encontrar sus causas. Pero, no analiza en profundidad el fenómeno, y las causas son siempre causas inmediatas o la necesidad del radicalismo en el juego del sistema político, como ya señalamos más arriba.

Joel Horowitz reproduce literalmente los argumentos del libro de David Rock *El Radicalismo Argentino*, para explicar la relación entre Irigoyen y los marítimos⁵⁶. Para el autor, la praxis de la FOM, la relación Estado-sindicato, tiene continuidad en la década de 1920, con la relación entre la Unión Ferroviaria y el gobierno de Alvear, que tras la derrota de junio de 1921, ocupa el lugar dejado por la FOM. Horowitz advierte la

⁵⁵ *Ibíd.*, p.31.

⁵⁶ Horowitz: *Los sindicatos, el estado...* op.cit., pp. 88-92.

importancia, que la Semana Trágica borró historiográficamente, de esta huelga fracasada en el '21 para la historia del movimiento obrero argentino: "En 1921, cuando los sindicalistas convocaron a una huelga general, el gobierno la cortó de cuajo arrestando a los dirigentes sindicales. Esta nueva actitud contribuyó a la brutal masacre de cientos de trabajadores rurales que estaban en huelga llevada a cabo por el ejército en la Patagonia en 1921 y 1922."⁵⁷

Para el autor, a pesar de esto, el radicalismo no abandonó su fuerte e informal contacto con los sindicatos. Los radicales "buscaron el apoyo de los sindicatos por medio de concesiones. Hasta cierto punto se puede decir que ayudaban a los sindicatos que evitaban el tipo de disturbios que habían tenido lugar en el pasado. Su apoyo a la UF fue la clave del éxito de este sindicato."⁵⁸ Aún advirtiendo la importancia de la FOM, de la huelga general fracasada en junio de 1921 y centrándose en el creciente protagonismo de la Unión Ferroviaria, no hay ningún dato que no estuviera presente en Rock.

Recientemente, la historiadora Laura Caruso, ha presentado una serie de trabajos ricos en descripción sobre la experiencia de los obreros marítimos y las luchas de la FOM durante el gobierno de Irigoyen. Asimismo, ha estudiado el pasaje a la forma de gran industria en la rama marítima.⁵⁹

Nos separa de esta investigadora las preguntas que nos guían. Laura Caruso dice que el analizar huelgas "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 luchas, así como la participación comunitaria."⁶⁰ En su trabajo sobre las huelgas marítimas de 1916-1917, intenta mostrar "las causas que impulsaron la huelga, las cuales fueron combatidas por esta acción y coyunturalmente revertidas tras su éxito, en base a una fuerte organización y acción unitaria, a partir de lo cual se logró mejorar las condiciones laborales, enfrentar la reducción de personal embarcado por sección y el aumento de la intensidad del trabajo, y controlar desde el sindicato la contratación de la tripulación."⁶¹ También intenta analizar "las formas y dinámica que tuvo la relación entre el sindicato marítimo y el Estado, con sus diversos actores (...) examinando cuáles fueron las

⁵⁷ *Ibid.*, p.91.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 92.

⁵⁹ Caruso: "La Industria marítima...", *op.cit.*

⁶⁰ Caruso: "La huelga general...", *op.cit.*, p. 2.

⁶¹ *Ídem.*

formas concretas de intervención y cómo respondieron a la acción directa de los trabajadores.⁶² Finalmente, intenta exponer "las respuestas que instrumentaron las empresas de navegación y sus organizaciones corporativas",⁶³ para intentar "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."⁶⁴

Se desprende que Caruso intenta exponer las causas inmediata de las huelgas marítimas de 1916-1917, contar las respuestas de las empresas marítimas y describir la historia de los obreros marítimos y su relación con el Estado. Pero, en ningún momento se pregunta por qué esta fracción de la clase obrera argentina se dio esta forma de lucha y no otras. Está más interesada en describir la experiencia de los marítimos que en explicar la razón de ser del desarrollo de la FOM. En otro texto de la autora podemos leer:

"En una perspectiva más general, este trabajo es un intento de avanzar en el estudio de los problemas relacionados con los trabajadores marítimos en dos sentidos. En primer lugar, a partir de la *reconstrucción del proceso de organización y lucha* de estos trabajadores, pendiente aún en la historiografía argentina. Es por eso que este análisis cobra un significado pleno dentro del proyecto de investigación más general en el que se inscribe, que intenta avanzar en *el estudio y reconstrucción de la experiencia de los trabajadores marítimos*, con relación tanto a características del trabajo a bordo, sus transformaciones y consecuencias, su organización sindical y la orientación político ideológica – de la dirección sindical, la corriente sindicalista revolucionaria-. Segundo, a partir del caso de los obreros marítimos en el puerto de Buenos Aires se pueden abordar problemas históricos de significativa densidad, como ser *la relación entre el Estado y los trabajadores, los diversos sectores y políticas que atraviesan al propio Estado, el cambio y expansión de sus funciones y el desarrollo institucional* relacionado, entre otros. El análisis de la relación entre los trabajadores marítimos y los gobiernos radicales puede a su vez ser enriquecido mediante una perspectiva de largo plazo, para ahondar en las características de este vínculo, la dinámica de la relación y el rol dentro que tuvieron en esta los diversos sectores del Estado. La cuasi inexistencia de trabajos que aborden la historia de los trabajadores marítimos desde esta perspectiva general plantea la necesidad de avanzar en su investigación."⁶⁵

En este fragmento podemos advertir que Caruso intenta describir la organización y la lucha de los marítimos y abordar el problema histórico de la relación Estado-trabajadores, para ver los cambios en el desarrollo institucional de éste, en la medida en

⁶² Ídem.

⁶³ Ídem.

⁶⁴ Ídem.

⁶⁵ Caruso: "El soviét del puerto...", op.cit., pp. 14 y 15. Subrayado mío.

que se reconstruye la experiencia de los trabajadores marítimos. Concentrada más en la experiencia de los trabajadores y en las relaciones corporativas, Caruso no se pregunta en base a qué relaciones sociales la FOM llega a ser vanguardia del movimiento obrero y por qué entra en crisis tras la huelga de los trece meses. Describe el movimiento del fenómeno, la experimentación de lo que inmediatamente viven los sujetos, pero no llega, en estos trabajos, a preguntarse sobre la razón histórica del desarrollo y la crisis del sindicato marítimo. Mientras ella está más interesada en describir la experiencia de los trabajadores, nosotros estamos más interesados en explicar la crisis histórica de la primera organización sindical argentina fuerte a nivel nacional.

Finalmente, Jeremy Adelman, en febrero de 1994, publica un estudio sobre la FOM entre 1910 y 1921, que es retomado por los historiadores del período.⁶⁶ En este texto, él intenta analizar la relación Estado-Sindicato en el puerto de Buenos Aires entre 1910 y 1921. El historiador está guiado por una pregunta madre: ¿Por qué los obreros latinoamericanos con toda su agitación política, con las revueltas que protagonizaron y los conflictos de clase sin resolver, no llegaron a ser la vanguardia de la revolución socialista y terminaron en regímenes autoritarios, populismos y clientelismos? Así, ensaya la siguiente hipótesis:

"This study focuses on a period of heightened class confrontation when the Argentine labour movement was in its formative stage. At the forefront of working-class formation in Argentina were the labourers of the port of Buenos Aires. The upsurge of labour radicalism during the years from 1911 to 1921 exemplified the capacity of Argentine portworkers to fight for, and in large measure achieve, a decisive role in shaping the country's political economy. Yet by 1921 their efforts were soundly defeated. This study argues that the radical venture of 1910-21 failed, not due to state conspiracies, nor the political immaturity of the rank and file, but to contingencies inscribed in the strategic choices made by the actors themselves. Furthermore, the degree and form of agitation exemplified labour's ability to generate independent collective action. Far from being aberrations from a general rule of 'congenital weakness,' the dense years from 1910 to 1921 exemplified features of the Argentine working-class which cannot be dismissed."⁶⁷

El autor intenta demostrar que los obreros portuarios no fracasaron en junio de 1921 por una conspiración estatal sino por contingencias inscriptas en las estrategias de los actores de este período.

⁶⁶ Adelman, Jeremy: "State and Labour in Argentina: The Portworkers of Buenos Aires, 1910-21", en *Journal of Latin American Studies*, Cambridge University Press, 1993, Vol. 25, No. 1, pp. 73-102.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 74.

La fuerza de los obreros portuarios se basaba, para el autor, en el principio organizativo de *syndicalist industrial unionismo*:

"It was predicated on aggressive collective bargaining and expanded contractual rights, paving the way to socialism. Portworkers saw themselves as subjects evaluating an object – the law - over which they had some control and believed themselves capable of refashioning. This conviction informed tactical decisions of port unions and accounts for the particular form and strength of their movement. At the same time, however, relying on redefined contracts as the pivotal strategy of social change implied a neutrality of the legal order which did not exist."⁶⁸

Para Adelman, era clave entender que la ambigüedad entre la integración al Estado y la movilización dirigida por el sindicato tomaba forma en la discusión de los contratos negociados:

"The dilemma is rooted in the vexing nature of trade union movements: unions mobilise the working-class against capitalists while institutionalising conflict within a contractarian culture of exchange. While the putative aims call for social transformation, their means are predicated on negotiated contracts. Structural explanations fail to resolve this ambiguity of union-led mobilisation and integration."⁶⁹

El rápido desarrollo de la economía de Argentina ofreció grandes posibilidades para los trabajadores de organizarse. Sin trabas de las tradiciones de clientelistas o lealtades pre-modernas, los trabajadores no tenían más obligación para con sus patrones que la promesa de un salario. Asimismo, en el contexto de la rápida e imprevisible, apertura democrática, la respuesta estatal a los trabajadores organizados fue a favor de los sectores más estratégicos de la clase obrera. Estas condiciones fueron propicias para el sindicalismo, especialmente en el puerto de Buenos Aires, que relacionaba a la gente de mar y las asociaciones a lo largo de toda la costa. Así, para Adelman, cada ejemplo de renovación de contrato de trabajo era una invasión a las prerrogativas capitalistas. Esta ruta al socialismo tenía sus lugares de interés evidentes para los trabajadores que estaban desilusionados con el comportamiento contraproducente de anarquistas, y también se muestra escéptico en cuanto a posibilidades electorales en un país donde la mayoría del proletariado no era ni nativos ni un protagonistas en las negociaciones que dieron paso al pleno sufragio masculino. Las incursiones estatales en los conflictos

⁶⁸ *Ibíd.*..., pp. 74-75.

⁶⁹ *Ibíd.*, p. 100.

laborales como árbitro, crearon un aire de afianzamiento jurídico de los contratos colectivos. Para los sindicalistas, *legalismo* cobraba sentido en virtud de estas nuevas normas:

"This legalism was devoid of any accompanying strategy of direct control over the state: worker control was to be effected through legal contracts but without power over law-making or law-enforcing. Consequently, when the dispute encountered the increasingly coherent and hostile opposition of capitalists, the unionists of the port fell back on the thin resources of industrial solidarity. Exposed by 1921, the divisions among workers were turned to the advantage of employers. In due course, shippers, buttressed by threats of international capital strikes against Argentina, waged a successful war of divide and rule."⁷⁰

Estamos de acuerdo con esta descripción de Adelman. La causa inmediata de la derrota de junio de los obreros portuarios fue efectivamente su división interna y la coherencia y cohesión en la avanzada burguesa. Sin embargo, nuestra tesis intenta demostrar que las divisiones internas se producen durante la Gran Huelga, y que la victoria portuaria encerraba en sí misma el germen de la derrota. De allí que creamos necesario analizar a esta última en profundidad, cuestión que el artículo de Adelman no ha desarrollado. Asimismo, intentamos mostrar que la neutralidad del Estado, no es tal, aunque así se lo representara la dirección de la FOM. En tercer lugar, la FOM no era un todo homogéneo, y a su interior surgieron grupos de tendencias. Y, en cuarto lugar, la acción de la burguesía por fuera del Estado, atacó los cimientos básicos del movimiento obrero organizado a lo largo de todo el país, por lo cual, la derrota del puerto de Buenos Aires solo puede entenderse en esa derrota general.

i.c. Marco teórico. Clase obrera y sectores populares. Burocracia sindical.

Clase obrera y sectores populares.

Leandro Gutiérrez y Luis Alberto Romero señalaron hace varios años, que había dos problemas en torno a la Argentina de entreguerras. Por un lado, si la semana trágica constituye o no un momento insurreccional y, por otro lado, cuáles son los orígenes del peronismo, o sea, qué incidencia tuvieron las organizaciones obreras de entreguerras en

⁷⁰ Ídem., 101.

el peronismo y cómo la tuvieron⁷¹. Para ambos historiadores, la historia de los historiadores militantes carece de rigurosidad y de objetividad debido a que buscaban defender sus intereses políticos⁷². Es decir, la falta de rigurosidad se debería al sectarismo que los hace producir estas historias para saldar una determinada posición política⁷³. Para Gutiérrez y Romero, el objeto de estudio deberían ser los sectores populares, que "no sólo no pueden medirse y pesarse sino que, en rigor, no pueden definirse con precisión"⁷⁴ y "nunca se llega realmente a entender a ese 'otro', que no sólo es distinto sino que carece de formas de expresión propias, que cada vez que habla o actúa lo hace a través de canales prestados, de voces y plumas ajenas, con palabras e ideas de otros"⁷⁵

Lo primero es precisar en qué consiste una *clase social*, particularmente, eso que llamamos *clase obrera* y qué es la *conciencia de clase*. La clave de los errores de interpretación ha radicado en no entender que lo concreto es unidad de múltiples determinaciones y que la clase, como conjunto concreto de seres humanos, tiene múltiples relaciones que la van limitando en su praxis y que le dan unidad. Al no entender qué significa *determinación*, no se entiende que hay muchas las relaciones sociales, pero existen jerarquías entre ellas.

A pesar del mal uso que pudieron haber hecho muchos intelectuales, la categoría analítica de *clase obrera* no es una abstracción imaginaria. Es algo real. La clase obrera es el conjunto de personas concretas que carecen y han carecido de los medios de producción y de vida y que para vivir deben vender su fuerza de trabajo como una mercancía. La categoría *clase obrera* reproduce mental y discursivamente la realidad. Es un concepto concreto, o sea una categoría a la que el análisis científico ha llegado al reproducir la realidad por el camino del pensamiento. No es un concepto imaginario a priori. Romero y Gutiérrez formulan un modelo donde los sectores populares, una masa que se observa pero que no pueden definir, toman forma ambigua a partir de las acciones e instituciones que la elite abre. Así desarrollan su identidad reformista en los barrios, donde los límites del mundo del trabajo se borran con los de la clase media,

⁷¹ Gutiérrez y Romero: *Sectores populares...* op. cit. pp. 206-210.

⁷² Gutiérrez y Romero: *Sectores populares...* op. cit. pp. 198-200.

⁷³ Cuando estos autores se refieren a los historiadores militantes hablan de: Abad de Santillán (1897-1983, anarquista), Jacinto Oddone (1881-1968, socialista), Sebastián Marotta (1888-1970, sindicalista revolucionario) y Rubens Iscaro (1913-1993, comunista), principalmente, quienes escribieron por fuera de la universidad. Para datos biográficos ver: Tarcus, Horacio (dir.) (2007) *Diccionario biográfico de la izquierda argentina, De los anarquistas a la "nueva izquierda" (1870-1976)*, Emecé editores, Bs. As.

⁷⁴ Gutiérrez y Romero: *Sectores populares...* p. 28.

⁷⁵ Ídem. .

como vecinos, leyendo periódicos, yendo a ver fútbol. Una identidad y una práctica que los hará seguir a Perón. Pero, no definen las categorías implicadas. Nadie sabe qué son realmente los sectores populares ni la élite. Critican los modelos en torno a un concepto rígido de lo que es una clase y lo reemplazan por un modelo que gira en torno a conceptos que no pueden definir. Pero, en ambos casos siguen formulando modelos apriorísticos y no siguen la realidad⁷⁶.

El hombre aislado nunca ha existido. Desde hace miles de años, la humanidad aparece como clases antagónicas, como grupos que dominan y explotan, como grupos que son dominados y explotados. Romero y Gutiérrez, en vez de usar el concepto de *clase obrera* como herramienta para poder explicar la realidad, lo desecha por otro, el de *sectores populares*, categoría que no pueden definir, para armar un modelo teórico que nada nos dice. Así lo certifican ellos mismos:

"El término a penas sirve para delimitar un campo de estudio, para recortar un área de la realidad pero fuera de ello no precisa mucho más. Probablemente en esa ambigüedad e indefinición esté su virtud. (...) Frente a las definiciones más bien estáticas de las disciplinas sociales sistematizadas, la historia debe encontrar un modo específico de caracterizar los sujetos. (...) Los sectores populares no son en realidad, sino que están siendo."⁷⁷

Preocupados más por el desarrollo de la ciudadanía y por qué los sectores populares no salieron a defender la democracia en los '30, no se detienen a preguntarse por las clases subalternas entre 1916-1921. Reconocen que en estos años había habido una enorme participación popular por fuera de las instituciones democráticas, por ejemplo, en los sindicatos. Concentrados en cómo crecerá la participación ciudadana vía barrios, clubes, ámbito vecinal, después de 1921, no analizan qué pasa en el '16-'21. Para ellos, "se pasó de la contestación frontal al Estado y al orden social, a la aceptación global y la eventual búsqueda de reformas. La declinación del anarquismo y el ascenso del sindicalismo y el socialismo testimonian y expresan ese cambio."⁷⁸

Dejan de lado que el sindicalismo crece y se hace hegemónico entre 1910 y 1921 y no se ponen a pensar qué es lo que ello expresa. El anarquismo domina hasta 1910, cuando la represión del centenario, marca su fin. A partir de allí es la corriente

⁷⁶ Para críticas empíricas al modelo de sectores populares y elite que formulan Romero y Gutiérrez véase los artículos: Camarero, H. "Condiciones sobre..."; op. cit.; Kabat y Sartelli: "¿Clase obrera o sectores populares?..."; op. cit. Ambos trabajos aportan evidencias que refutan las hipótesis de Romero-Gutiérrez.

⁷⁷ Gutiérrez y Romero: *Sectores populares...* op. cit. p. 37.

⁷⁸ *Ibid.* p. 159.

conocida como *sindicalismo revolucionario*, expresado en la CORA, la FORA IX, la FOM, la FOF, la UF, la USA, quien dominarán el movimiento obrero. Algo sucede entre 1910 y 1921 para que la clase obrera, tome este camino. En el por qué de esta pregunta es que se encuentra la explicación del camino que toma la clase obrera en los '20 y los '30. A medida que avanza la nacionalización, nos dicen estos historiadores, y las masas de inmigrantes extranjeros van decreciendo, van perdiendo importancia las cuestiones étnicas y mutuales⁷⁹. A medida que van formándose los barrios, donde conviven distintos grupos sociales, se va dando forma a la cultura popular, que elevará el peronismo. Este es el modelo de los sectores populares de Romero y Gutiérrez.

Creemos que la categoría de clase obrera reproduce la realidad mejor que el concepto de sectores populares. Podemos decir que han existido distintas formas de dividir del trabajo social. Las clases sociales aparecen cuando la división del trabajo social genera jerarquías y relaciones de poder en torno a la reproducción material de la vida social. Generan grupos cuyas reproducciones están atadas a relaciones sociales girando en torno a los medios de producción y de vida, su posesión, su propiedad o su control. El desarrollo de la sociedad de clase es el desarrollo de la posibilidad de monopolizar los medios de producción y de vida por parte de un grupo a expensas de otro/s grupo/s. Para que una sociedad pueda dar lugar a tal división en clases, es preciso que sus fuerzas productivas hayan llegado a tal desarrollo, que puedan generar excedente. Es el desarrollo de las fuerzas productivas el que brinda esta posibilidad de establecer relaciones jerárquicas y de poder sobre la reproducción de la vida material. Este monopolio social genera relaciones jerárquicas que permiten producir y apropiarse del trabajo excedente. Las clases son los polos de relaciones sociales jerárquicas entre seres humanos mediadas por cosas, medios de producción y de vida, que permiten la explotación de uno sobre otro polo. Una clase social es una relación social de explotación y dominación basada en el lugar que cada individuo ocupa en las relaciones de producción. Es un conjunto de personas que se relaciona con otro por medio de la

⁷⁹ El desgaste de la cuestión étnica y mutual que advierten estos historiadores, nos lleva al problema de la identidad étnica y los trabajos sobre inmigración. No nos adentraremos a desarrollar este tema por una cuestión de espacio. Los principales trabajos sobre el tema son: Devoto, Fernando: "Las sociedades italianas de ayuda mutua en Buenos Aires y Santa Fe. Ideas y problemas " en *Studi emigrazione*, Centro Studi Emigrazione, Roma, anno XXI N° 75, 1984; Devoto, Fernando, Gianfausto Rosoli y Diego Armus: *La inmigración italiana en Argentina*, Editorial Biblos, Bs. As., 2000; Gandolfo, Rómulo: "Las sociedades italianas de socorros mutuos de Buenos aires: Cuestiones de clase y etnia dentro de una comunidad de inmigrantes (1880.1920)" en Devoto, Fernando y Eduardo Míguez (compiladores): *Asociacionismo, trabajo e identidad étnica*, CEMLA-CSER-IEHS, Buenos Aires, 1992; Sartelli, Eduardo: "Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-1922)", en: *Razón y Revolución*, N° 2, Buenos Aires, 1996.

explotación y la dominación sociales.

Los obreros existen porque existen los capitalistas, y viceversa. La *clase obrera* es el conjunto de seres humanos que se hayan separados de los medios de producción y de vida y que para vivir deben vender su fuerza de trabajo como una mercancía más en el mercado. A lo largo de su jornada de trabajo, los obreros producen más valor del que le han pagado por el uso de su fuerza. Trabajan más tiempo del que necesitan para reproducir el valor de su fuerza de trabajo. Este tiempo se lo llama plusvalía y es la forma social particular de explotación del modo de producción capitalista. La clase obrera argentina no es cualquier grupo social ni es algo ambiguo ni meramente un concepto rígido. Primero, la clase obrera es un conjunto de personas de carne y hueso que realizan sus vidas con los vaivenes que le da el hecho de carecer de medios de producción y de vida, y por ende ser una clase explotada y dominada. Luego, se expresa en un concepto, en una categoría analítica que es resultado de la reproducción de la realidad histórica por el camino del pensamiento. Y es tan rígido como cualquier concepto debe ser para ser concepto. La determinación que establece el concepto de clase es una determinación real y objetiva, no depende del sujeto que observa. En los hechos la mayoría de los hombres carecen de los medios de producción y de vida. Esta es una determinación real, un límite a la praxis humana y a la conciencia.

La vida de un trabajador tiene el límite que le impone ser obrero: debe trabajar por un salario las horas que socialmente le sean necesarias para llevar tal o cual tipo de vida. De lo contrario, no podrá vivir. Jerárquicamente, la condición de clase impone límites y por eso es cualitativamente más importante. Lo que no niega que existan otras determinaciones reales. Pero, el análisis científico debe jerarquizar las relaciones a observar para poder explicar la realidad. Por eso, la ciencia es un proceso social. Cada punto de llegada, entre el análisis y la síntesis, entre la investigación y la exposición, es un nuevo punto de partida. A lo largo de sus vidas, la clase obrera se enfrenta a un mundo que le es anterior y a un mundo que ella misma realiza con su propia praxis. Es presa de las condiciones preexistentes pero a la vez puede usar esas condiciones anteriores para transformar la realidad. La cualidad del trabajo humano es que constituye un gasto de energía humana consciente y voluntario para apropiarse del mundo exterior. Esto quiere decir que a lo largo de la producción de su propia vida el hombre desarrolla una conciencia, o sea un conocimiento sobre lo que socialmente es. O sea, sobre su ser social. El carácter de clase de este conocimiento está dado por el lugar que cada uno ocupa en las relaciones de producción., y por ende, tal conciencia

evoluciona como un proceso conforme evoluciona la praxis humana. La conciencia de clase es conciencia sobre el ser social. Como todo proceso cognitivo puede avanzar, retroceder o pegar saltos. La conciencia de clase es un proceso cognitivo mediado por la experiencia, situaciones vivenciales inmediatas, y la capacidad reflexivas-intelectual del ser humano que le permite representar y reproducir la realidad en su mente y extraer conclusiones. Es importante marcar esto, porque la conciencia no está dada por la experiencia en sí. De ser así, el hombre no podría trascender la apariencia de las cosas. En el sistema capitalista, la explotación se presenta como intercambio de equivalentes, es decir, no es inmediatamente visible. La clase obrera no podría trascender la conciencia en sí, si solo tuviera conocimiento de lo vivencial inmediato. Como procesos cognitivo, es también un proceso de reflexión racional sobre la experiencia.

La clase obrera es algo concreto, una unidad real de múltiples determinaciones. Donde algunas relaciones tienen una jerarquía explicativa mayor a otras. La clase obrera ha desarrollado distintas cualidades de conciencia. Toda acción humana tiene algún grado de conciencia. La *conciencia en sí* hace referencia al conocimiento social en que la clase obrera no se asume como tal y se comporta como pura clase para el capital. La *conciencia para sí* hace referencia al fenómeno en que los obreros toman conocimiento de que pertenecen a una clase social y que como tal tienen intereses comunes. Esta conciencia puede ser *corporativa* en la medida en que asumen conocimiento sobre sus intereses en tanto poseedores de la mercancía fuerza de trabajo o *revolucionaria*. En este punto, la clase obrera asume que su existencia histórica depende de lucha y destrucción de las relaciones sociales capitalista⁸⁰.

Ya sea para hacer reformas o la revolución socialista, la clase obrera se da distintas estrategias reformistas o revolucionarias y diferentes tácticas. Por ejemplo, con una estrategia reformista puede asumir que es necesario formar un partido político para colocar un personal político que lleve a cabo las reformas o puede asumirse que basta con la formación de un sindicato fuerte. Al tratar la FOM, veremos cómo ésta expresaba una conciencia de clase para sí corporativa, que se quedaba en un *reformismo corporativo* y que no se planteaba el problema político al confiar en la neutralidad del Estado manejado por Irigoyen.

Burocracia sindical.

⁸⁰ Sartelli, Eduardo: *La Cajita Infeliz, Un viaje a través del capitalismo*, Ediciones ryr, Bs. As., 2005.

Las luchas que la clase obrera argentina encara a lo largo de 1919-1921, están orientadas al reconocimiento del derecho a la organización, al control del proceso laboral, a poner límites a la explotación. Y el instrumento para estos hombres era el sindicato. En este proceso, la FOM llegó a ser la vanguardia de la lucha obrera como la primera burocracia sindical. ¿Qué significa esto?

El mayor exponente clásico sobre el tema de la burocracia ha sido Max Weber⁸¹. Para este autor la burocracia era una forma de organización estable regido normativamente, mediante leyes u ordenamientos administrativos⁸², que establece una jerarquía de cargos y de diversos niveles de autoridad que implican un sistema de subordinaciones donde los funcionarios superiores controlan a los funcionarios inferiores⁸³. La norma establece un aparato de instrumentos y archivos que se llaman reparticiones u oficinas. En el sistema capitalista, los fondos y equipos burocráticos están separados de la propiedad privada del funcionario, quién debe ser un especialista en su tarea, siendo el conocimiento de la norma un saber técnico particular⁸⁴.

Es decir, es una forma jerárquica de la división del trabajo regida por una norma que establece los niveles de autoridad, sea privada o pública. Podríamos decir para simplificar y sin falsear la verdad, que la burocracia es una forma de división del trabajo social donde ciertos individuos se van especializando en tareas administración, gestión, coerción, esto es, de dirección. Estos individuos son los llamados funcionarios. Sin embargo, como forma de organización del trabajo social realizada en múltiples tareas jerárquicas y especializadas, que los funcionarios realizan, no nos dice nada del contenido social que portan. A lo largo de la historia de la humanidad, desde la aparición de las sociedades de clase, ha habido varias formas de estados y varias relaciones sociales de producción que allí se expresaron. Es decir, burocracias ha habido de a montones a lo largo de la historia. Lo específico de las burocracias modernas es

⁸¹Giddens, Anthony: *El capitalismo y la moderna teoría social*, Editorial Idea Books, Buenos Aires, 1999; Offe, Claus: *Autorretrato a distancia. Toqueville, Weber y Adorno en los Estados Unidos de América*, Katz Editores, Buenos Aires, 2006; Orlando, Carlos y Perla Aronson: *Dossier: metodología y epistemología en Weber*, Colección Cuadernos de Sociología Serie Teoría, Eudeba, Buenos Aires, 1999; Quiroga Lavié: *Introducción a la teoría social de Max Weber*, Ediciones Pannedille, Buenos Aires, 1970; Weber, Marianne: *Max Weber: A Biography*, Transaction Publishers, 1988.

⁸² Weber, Max (1991): *¿Qué es la Burocracia?*, Editorial Leviatán, Buenos Aires. Página 9.

⁸³ *Ibíd.*, p. 10.

⁸⁴ *Ibíd.*, Cap. 8; Weber, Max: *El Político y El Científico*, Prometeo libros, Buenos Aires, 2003, pp. 37-94. Sobre este aspecto ha llamado la atención: Astarita, Carlos (2005): *Del Feudalismo al Capitalismo, Cambio Social y Político en Castilla y Europa Occidental 1250-1520*, Publicación de la Universidad de Valencia y Editorial Universidad de Granada, España. Capítulos 2 y 3.

que expresan los intereses de la burguesía. Nos parece que la perspectiva weberiana se concentra en la forma jerárquica de la organización y pierde de vista el contenido de clase que la forma porta en su interior.

En relación a la *burocracia sindical*, existe un elemento más particular. El modo de producción capitalista tiene como relación social básica la compra-venta de fuerza de trabajo en el mercado. Tal relación entre el obrero que vende y el burgués que compra toma la forma de una negociación y de un contrato. A medida que el capitalismo se fue desarrollando, el permanente exceso de mano de obra y la necesidad de los obreros de vender sus fuerza de trabajo so pena de morir de hambre inclinó la balanza a favor de los capitalistas, quiénes podía comprarla por debajo de su valor. Este proceso histórico generó la necesidad de la clase obrera de organizarse corporativamente para defender el valor y las condiciones de venta de la mercancía fuerza de trabajo. El contrato que cada obrero individual sella con cada capitalista individual, comienza a tener cada vez una mayor forma de negociación y lucha colectiva y organizada. Tal situación requirió que una capa dentro de la clase obrera asumiera la tarea de dirigir la lucha corporativa por la negociación del salario y las condiciones de trabajo. En tales condiciones, este estrato obrero que asume tal función, debe expresar los intereses corporativos de su clase frente a la burguesía. Pero, a la vez, debe expresar los intereses de la burguesía en el seno mismo del proletariado. La negociación implica que la burguesía cede en determinadas condiciones de la venta de la fuerza de trabajo y, a la vez, que los obreros aceptan los límites de la propiedad privada capitalista y la reproducción del proceso de trabajo mismo en que son explotados. Esta capa obrera organizada en función de defender los intereses corporativos proletarios y los intereses burgueses generales en el seno de la clase obrera, es lo que llamamos *burocracia sindical*. Es el desarrollo de una forma de organización cada vez más jerarquizada y especializada, encarnada por obreros de carne y hueso, que lucha por los intereses sindicales de los asalariados, y que porta un contenido burgués en su propio movimiento.

La FOM se nos presenta efectivamente como este grupo de obreros organizados que lucha por los intereses de su fracción de clase y que a la vez, acepta en los hechos, los intereses generales de la burguesía en Argentina, al garantizar el proceso de acumulación de capital y no cuestionar en la práctica la propiedad privada. Detrás del discurso revolucionario que emitía, en la práctica desarrollaba un reformismo. Al luchar sólo por la defensa de la fuerza de trabajo y no atacar las relaciones sociales capitalistas, termina teniendo un carácter conciliador con el Estado. La lucha por las reformas para

los obreros, no ponía en cuestión la condición misma de obrero ni la existencia del salario. Así, con el correr del tiempo, la dirección de la FOM irá expresando los intereses históricos de la burguesía, por acción u omisión.

i.d. Fuentes. Descripción de las fuentes usadas.

Para la reconstrucción de la Gran Huelga de 1920-1921, la fuente principal usada fue el Boletín de la Unión del Marino (BLUM). La FOM tenía una publicación mensual llamada *Unión del Marino* (LUM), que también hemos utilizado. Pero, al estallar el conflicto en 1920, la dirección del gremio decidió crear una publicación especial de bisemanal, el BLUM. Un documento especial del gremio es el *Memorial de la FOM* (MF) presentado al PEN, que en parte está reproducido en el BLUM del 10 de abril de 1920, donde se narran los conflictos cotidianos y constantes entre los obreros federados y la empresa Mihanovich.

De la FORA IX hemos usado *La Organización Obrera* (LOO) y una fuente, que hasta donde sabemos, no había sido citada: el *Memoria y Balance de la FORA IX de 1920* (MB). Esta fuente reúne la visión de la FORA sindicalista promediando finales del año 20 sobre la situación en general del movimiento obrero argentino. Este informe que analiza la totalidad de la vida sindical de la FORA IX a la que pertenecía la FOM, terminó de escribirse alrededor del mes de noviembre de 1920, unos tres meses antes que termine la Gran Huelga de la FOM. Presenta la visión de la dirección de la FORA IX al calor de los sucesos mientras estaban sucediéndose y no era claro el desenlace. Este documento fue presentado en el undécimo congreso de la FORA IX, celebrado entre el 29 de enero y el 5 de febrero, donde se dio lectura. Muchos de sus párrafos coinciden plenamente con párrafos enteros del clásico libro de Marotta, *El movimiento sindical argentino*, razón por la cual, creemos que fue escrito por este dirigente. Este mismo libro, también reproduce casi literalmente notas de LOO mezcladas con observaciones del autor basadas en su memoria. Por esta razón, consideramos que este libro constituye una fuente esencial sobre la FORA IX. Lo mismo sucede con el libro de Abad de Santillán, *La FORA, ideología y trayectoria del movimiento obrero revolucionario en la Argentina*, de 1933, aunque no es rico en la narración de los hechos.

Después de la huelga, en mayo de 1921, los sindicalistas publican un breve documento donde narran la Gran Huelga. Se llama *Por el Derecho Obrero*, fue escrito

por Fortunato Marinelli y prologado por FJ García. También es conocido como *El Folleto de Marinelli*. De Ramón Suárez, militante comunista y del sindicato de cocineros y mozos, hemos usado un breve artículo publicado en *La Internacional* (LI), donde presenta estadísticas de ingresos y gastos de la FOM durante 1920 y 1921, llamado "De la Gran Huelga". Finalmente, también hemos utilizado las memorias del obrero anarquista, Ángel Borda, publicadas como *Perfil de un libertario*, en 1987.

En relación a las fuentes burguesas, hemos utilizado *El Diario* (ED); *La Acción Obrera* (LAO); *La Argentina* (LA), *La Concordia* (LC), órgano de la ANT; *La Época* (LE); *La Fronda* (LF); *La Nación* (LN); *La Prensa* (LP). El periódico LA es especialmente rico en la descripción de los problemas portuarios desde la óptica de la ANT. Muy rico en la descripción de los hechos. También hemos usado el *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo* (BSAT) y el *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo* (BDNT).

Especialmente útiles han sido las memorias de Luis Dodero, gerente de la empresa de cabotaje Mihanovich, publicada en los '70 con el de *La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores*, donde narra toda la historia de la empresa y de la rama hasta el peronismo.

En relación a las fuentes estadísticas portuarias y marítimas, hemos usado las que están presentes en el clásico estudio de Ricardo Ortiz, *Historia Económica de la Argentina*; el libro de Isaac Rojas, *Intereses argentinos en la Cuenca del Plata*; y la obra de Dodero; y los datos informáticos de la Web del Consejo Portuario Argentino.

En términos de estadísticas más generales hemos usado las obras de Vázquez Presedo, *Estadísticas históricas argentinas* (Tomo II) y *El caso argentino*; el gigantesco trabajo dirigido por Orlando Ferreres, *Dos siglos de economía argentina*; y el libro de Alejandro Bunge, *Una Nueva Argentina*, de 1940 Sobre las determinaciones de la acumulación de capital argentina, y la centralidad de la renta agraria, nos hemos basado en las tesis y estadísticas expuestas por Juan Iñigo Carrera en su libro *La formación económica de la sociedad argentina*.

Realizamos una advertencia formal. En varias ocasiones, el estado de las fuentes obreras a las que pudimos acceder no permitía entender ciertas palabras o directamente estaban borradas por el paso del tiempo. En tales casos optamos por sugerir alguna palabra entre llaves {}. En los casos en que nos fue imposible siquiera sugerir, usamos tres puntos suspensivos "... " sin paréntesis.

II. EL CONTEXTO.

ii.a. Estructura Económica.

Desde 1880, se expanden rápidamente las relaciones capitalistas por todo el territorio argentino, desarrollándose procesos de subsunción formal y real. Velozmente aparecen la manufactura moderna y la gran industria⁸⁵. A pesar de esto, salvo ciertos casos muy especiales, los capitales industriales que no tienen renta del suelo no han logrado insertarse con éxito en el mercado mundial⁸⁶. Al llegar tarde al mercado mundial y con un mercado interno pequeño en términos internacionales, precipitadamente encuentran un techo a la acumulación. Estos capitales que no cuentan con la ventaja de la renta diferencial no pueden alcanzar la ganancia media por sí mismos. Necesitan la transferencia de plusvalía desde otras ramas. A través de las retenciones a las exportaciones, de los impuestos a las importaciones y la sobrevaluación de la moneda, la renta del suelo puede redistribuirse. En el período 1880-1930 hay un fuerte predominio del capital extranjero en el comercio y la industria, en los sectores públicos y de transporte. El estado nacional les otorgaba subsidios y garantías de ganancia. También existía un fuerte endeudamiento externo, por ejemplo al haber estatizado deuda privada, empréstitos para la construcción de puertos o ferrocarriles, cuyos intereses y capitales eran pagados⁸⁷. La fuente de todo este proceso de acumulación era la renta del suelo. Los capitales industriales más importantes eran los dedicados a la circulación y preparación de las mercancías agrarias de exportación, los necesarios para proveer de servicios a las cadenas de valor que ellas generaban⁸⁸.

⁸⁵ Bil, Damián: *Descalificados: proceso de trabajo y clase obrera en la rama gráfica*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2007; Kabat, Marina: *Del taller a la fábrica. Proceso de trabajo, industria y clase obrera en la rama del calzado (Buenos Aires 1870-1940)*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2005; Pascucci, Silvina (2007) *Costureras, Monjas y Anarquistas: trabajo femenino, Iglesia y lucha de clases en la industria del vestido (Buenos Aires 1890-1940)*, Ediciones ryr, Buenos Aires. Sartelli, Eduardo: "Ríos de oro y gigantes de acero. Tecnología y clases sociales en la pampa" en *Razón y Revolución N° 3*, Buenos Aires, 1997; Sartelli, Eduardo: "Procesos de trabajo y desarrollo capitalista en la agricultura. La región pampeana, Investigaciones", en *Razón y Revolución N° 6*, Buenos Aires, 2000.

⁸⁶ Puede verse esto en: Baudino, Verónica: *El ingrediente secreto. Arcor y la acumulación de capital en la Argentina (1950-2002)*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2008; Kornblihtt, Juan: *Crítica del marxismo liberal. Competencia y monopolio en el capitalismo argentino*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2008.

⁸⁷ Datos extraídos de Iñigo Carrera: *La acumulación...* op.cit. p. 2.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 4.

ii.b. La estructura de clases.

La población en Argentina era mayoritariamente urbana. Para 1920, había 8972453 habitantes en todo el país, de los cuales, el ámbito urbano concentraba unas 4887792 personas y el ámbito rural, 4084661. Es decir, el 54 % de las personas vivía en las ciudades y el 46 % en el campo. En 1914, cerca del 30 % de la población eran inmigrante⁸⁹. Estos habitantes se concentraban en Buenos Aires, Capital Federal, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, Corrientes, Tucumán y Mendoza, en este orden la Capital federal tenía 1779,5 personas y la provincia de Buenos Aires, 2372,2. Entre estas dos jurisdicciones, reunían el 46 % de la población del país. Entre Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones, tenían alrededor del 22 % de la población nacional. Ante esta situación, estamos en condiciones de decir que el Litoral concentraba la mayor porción de la clase obrera.⁹⁰

En 1914, se calcula alrededor de 3.233 personas como población activa. De ellos, 111.000 obreros corresponden al sector transportes, 349.000 a Comercio, 880.000 a agricultura y ganadería, 1.246.000 individuos en el rubro industria.⁹¹

Desde comienzos del siglo XX la estructura de clases toma forma en base al cambio en los procesos de trabajo, que cada vez se mecanizan más. En la rama de la confección tenemos manufactura moderna (subsunción formal), es decir, una parcial mecanización con fuerte peso del trabajo manual y división del trabajo en oficios, por lo menos hasta la tercera década del siglo XX, manteniendo una dependencia del trabajo a domicilio para poder aumentar la intensidad de explotación del trabajo⁹². En la rama del calzado, la manufactura moderna aparece después de 1890, cuando el mercado se amplía por el flujo migratorio y el capital se concentra tras la crisis. Hacia 1920, empieza a aparecer la gran industria. La manufactura no es un detalle menor, ya que es la forma transicional hacia la gran industria, y se aproxima cada vez más a esta⁹³. En la rama de gráficos, el pasaje a gran industria comienza a darse hacia 1901 y para 1920

⁸⁹ Bunge, Alejandro: *Una Nueva Argentina*, Hyspamérica, Bs. As., 1984, p. 152.

⁹⁰ Ver Apéndices 1 y 2.

⁹¹ Bunge: *Una...*, op.cit., p. 170.

⁹² Pascucci, Silvina: "Caridad y Explotación. El trabajo en los institutos de beneficencia y el desarrollo del capitalismo en la Argentina de principio del siglo XX", en *Razón y Revolución N° 10*, Bs. As., 2002. página 3 y 12.

⁹³ Kabat: *Del taller...* op.cit., 214.

estaba consolidada⁹⁴. En la industria del carruaje tenemos manufactura, con importante trabajo a domicilio, con cierta posibilidad de ahorrar y transformarse en pequeño patrón. El carácter manufacturero da a los obreros organizados un poder excepcional en su lugar de trabajo⁹⁵. En el agro, el proceso de subsunción real se ha iniciado desde principio de siglo XX en la siega y en la trilla, y se terminará de completar en los '20 con el uso de la cosechadora⁹⁶.

El obrero es primero sometido a una subsunción formal, es decir, se enfrenta al proceso de trabajo tal cual este viene de la sociedad precapitalista. El mismo proceso productivo. Las mismas herramientas. Lo que ha cambiado es la forma social bajo la que se presenta las fuerzas productivas. Ahora este ser humano se enfrenta a ellas como obrero, como trabajador asalariado, como desposeído de medios de producción y de vida, frente aun patrón burgués, dueño de ellos. Podemos decir, para simplificar, es "formal" porque el ser humano se enfrenta a esas herramientas bajo la forma de obrero. Un ejemplo sencillo que en seguida desarrollaré, quizás aclare lo que digo. Barcos a vela han existido desde el siglo XII en forma más o menos generalizada. Pero, no es lo mismo enfrentarse a la vela como esclavo presidiario obligado so pena de muerte que hacerlo bajo la forma de obrero. La vela puede ser la misma. Pero, la forma de trabajo es distinta. Por eso se llama subsunción formal.

La subsunción real tiene lugar cuando ya bajo la forma capitalista de producción, el obrero deja de dirigir el proceso productivo en forma conciente y voluntaria usando herramientas para producir cosas útiles que otros necesiten y compren en el mercado. Con el crecimiento de la mecanización, la máquina es la que empieza a transformar la naturaleza para producir el valor de uso. La máquina es la que fija el ritmo de producción y de la que depende todo el proceso. El obrero individual deja de conocer el proceso global de producción y se dedica simplemente a operar la máquina, siendo un mero apéndice de ésta. El trabajo se simplifica y se fragmenta. Se produce más en menos tiempo y con menos obreros. Cuando un barco empieza a moverse ya no a vela sino por impulso de un motor de combustión interna, basta con apretar un botón para que el barco empiece a andar. Con las velas era necesario movilizar una masa de obreros mayor para cuidarlas, desplegarlas y dirigir las en la dirección correcta de

⁹⁴ Bil, Damián: "Gran Industria y Descalificación de los obreros gráficos Buenos Aires 1880-1920", en *Razón y Revolución N° 14*, Bs. As., 2005, p. 211.

⁹⁵ Harari, Ianina: "Tracción a Sangre: Proceso de trabajo y clase obrera en la industria del carruaje", en *Razón y Revolución N° 15*, Bs. As., 2006, p. 140.

⁹⁶ Sartelli, Eduardo: "Ríos de oro y gigantes de acero. A propósito de tecnología y clases sociales en el agro pampeano, 1870-1940", en *Razón y Revolución N° 3*, Bs. As., 1997.

acuerdo al clima, la geografía y el destino. El obrero es despojado del control de su cuerpo porque el tiempo lo impone la máquina. El obrero es despojado de su mente, porque la máquina le saca conocimiento individual. Le quita la necesidad de conocer la totalidad del proceso productivo al obrero individual. El ser humano que trabaja se subordina al capital como obrero primero, como forma. Con la mecanización se subordina en cuerpo y alma. Se subordina como una cosa, como algo real. La industria marítima argentina, no es ajena a estos procesos.

La expansión de la mecanización ha implicado la aparición del régimen de gran industria en la sociedad argentina. A simple vista puede parecer algo sin mucha importancia para entender la evolución de la forma en que la burguesía ejerce la dominación. Sin embargo, no es así. Con la crisis de 1890 y el avance continuo y sin freno de la mecanización, la clase obrera deja de ser pura clase para sí. Mientras el proceso de acumulación de capital no pasa de la manufactura, cualquier obrero puede con solo ahorrar salario, durante más o menos tiempo, convertirse en pequeño patrón, pues no se necesita una gran inversión en capital constante (capital fijo, edificios, máquinas, materias primas) en gran escala⁹⁷. Razón por la cual, hay obrero, como clase obrera en sí, como clase para el capital. Su nivel de conciencia es en sí, es decir, aún no se reconoce como un obrero de por vida. Actúa como obrero y es explotado como tal, pero, en su conciencia solo lo ve como un momento de paso, necesario para juntar algo de dinero y transformarse en un burgués pequeño. Su conciencia apunta al ascenso social. Sabe y siente que quiere y puede ascender de clase. Mientras estas condiciones se den en forma generalizada, el movimiento obrero es débil. Lo que hace la crisis de 1890, al fundir capitales pequeños y acelerara la concentración y centralización de capital, en paralelo con inevitable mecanización del trabajo, esto es, con el paso constante de la subsunción formal a la real, la posibilidad de ascenso social cada vez más difícil e imposible para la mayoría de los obreros. Con el paso a la manufactura moderna y a la gran industria, los obreros ya no pueden dejar de ser obrero. Estas condiciones lo colocan ante la necesidad de actuar como un grupo que empiece a defenderse de la avanzada del capital, y en esa acción, desarrollan la conciencia de clase para sí.

Cuando estas situaciones se dan en Argentina, entre 1890 y 1900 aproximadamente, el movimiento obrero asoma. Es lo que Sartelli denomina *la crisis*

⁹⁷ Marx, Karl: *El Capital*, Siglo XXI, Tomo I, Capítulos X, XI, XII y XIII.

del pacto desarrollista: la ilusión del ascenso social de venir y "hacer la América", que aseguraba el consenso de los obreros inmigrantes empieza a caer. Se produce una doble fractura. ¿Por qué? No solo la clase obrera aparece y empieza a luchar. También aparecen fracciones y capas dentro de la burguesía que empiezan a sentirse fuera de las bondades del aparato del estado. . Por otro lado, la concentración y centralización del capital tras la crisis achica los márgenes del ascenso social. Y el obrero empieza a pensarse como obrero y a luchar por sus intereses. Crece el anarquismo, se desarrollan los sindicatos y los movimientos huelguísticos. La clase obrera tiende a moverse junto a la pequeña burguesía entre 1890 y 1916, en una alianza donde sus intereses confluyen⁹⁸.

La burguesía argentina siente temor. Ya no puede controlar al resto de las clases dentro de la nación como venía haciéndolo. Es decir, se ha abierto una crisis de hegemonía que se manifiesta en la irrupción violenta de la clase obrera en el anarquismo y de la pequeña burguesía en el radicalismo. Su primera estrategia es la represión cruda y directa. El inmigrante empieza a pensarse como tal y empieza a presionar por sus intereses corporativos, a organizarse y a luchar. Es el momento en que el inmigrante empieza a ser perseguido. Se aprueba en 1904 la ley de Residencia, para deportar a los dirigentes inmigrantes. Cuando la burguesía se da cuenta que, muchos dirigentes eran nativos, entonces se aprueba la ley de Defensa Civil en 1910, que los deportaba a Tierra del Fuego.

Pero, la burguesía también desarrolla otra herramienta para recomponer su hegemonía. La construcción de la nacionalidad, vía educación, símbolos, desfiles, actos conmemorativos, panteón, sufragio y servicio militar. Construye la ideología de hacerle creer al obrero que no hay que pelearnos entre nosotros porque somos todos argentinos. Construye la ilusión de igualdad. Como somos argentinos, somos todos iguales. No existen las clases. La ley Sáenz Peña viene a hacer creíble esa ilusión de igualdad, pero con ciertos límites⁹⁹: la mitad de la población del país no votaba porque era inmigrante. A esto hay que sumarle que las mujeres no votaban y el voto de los que no iban a votar. Había una reducida porción de la población que votaba.

Sin embargo, la burguesía debe apelar a la violencia pura, en la medida en que las condiciones materiales impulsan a los obreros a la acción directa. La coyuntura 1914-1919 es de crisis agrícola, producto de la guerra mundial. Eso provoca una caída

⁹⁸ Sartelli, Eduardo "Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-22)", en *Razón y Revolución* N° 12, Bs. As., 2004, pp. 13-17.

⁹⁹ Sartelli: *La Plaza...* op.cit., p. 47.

de los salarios, alta desocupación, estancamiento de la mecanización en el agro. Pero solo en el período de 1918-1922 se reanudarán las luchas sindicales, para recuperar los salarios retrasados¹⁰⁰.

ii.c. Los transportes. Empresas. Obreros y el proceso de trabajo.

Los capitales marítimos y ferroviarios eran claves en la acumulación de capital en Argentina. Eran quienes terminaban de transformar a las materias primas de la pampa húmeda en mercancías, al llevarlas al puerto, donde podían venderse y apropiarse de la renta diferencial. Es sobre esta estructura fluvial y marítima que se desarrolla la FOM. En 1913, se habían importado unas 10,13 millones de toneladas por un valor de 1.100 millones de pesos. El 70 % lo absorbía el puerto de Buenos Aires. Rosario, el 11,9 %; Bahía Blanca, el 3,2 %; Santa Fe el 2,2 % y La Plata, el 4,1 %. Ese mismo año, Buenos Aires despachó al resto de los puertos el 63 % del volumen total del comercio interior. Las exportaciones de ese mismo año, el puerto de la Capital Federal, despachó el 29 %, el de Rosario el 19,5 %, Bahía Blanca, el 11,5 %; Santa Fe y San Nicolás, el 5,1 %; y La Plata, el 8,8 %. El 80% de las exportaciones estaba en esta zona.¹⁰¹

Había toda una estructura económica que iba de la tierra de cosecha al puerto, y de allí, al barco. La producción de valor abarcaba todas estas relaciones, desde el momento en que se producía el producto agropecuario hasta el momento en que éste se embarcaba. Sobre esta estructura productiva para el capital argentino, se desarrolló la Federación Obrera Marítima. Esta se expandió a lo largo del sistema de ríos y puertos del país, teniendo un alcance nacional. En el *apéndice 3*, vemos la ubicación de los puertos en forma más clara indicada por los puntos rojos. En el *apéndice 4*, observamos la estructura nacional que forma la unión de los puertos a lo largo del país y una medialuna que esquemáticamente señala la región agraria que es el corazón de la acumulación de capital en Argentina. En el *apéndice 5*, vemos en forma más esquemática aún como la estructura portuaria sobre el litoral aparece como la columna vertebral que conecta al capitalismo argentino.

Los principales puertos que están representados, de sur a norte, son: Bahía Blanca, Mar del Plata, La Plata, Buenos Aires, Campana, Zárate, Ibicuy. San Pedro, San

¹⁰⁰ Sartelli: "De estrella a estrella, de sol a sol...", op.cit., pp. 3-5.

¹⁰¹ Datos extraídos de Ortiz, Ricardo: *Historia económica de la Argentina*, Plusultra, Bs. As., 1978, pp. 642-643.

Nicolás, Villa Constitución, Concepción del Uruguay, Rosario, Santa Fe, Reconquista, Corrientes, Formosa y Misiones.¹⁰²

A estos puertos argentinos hay que sumarle los puertos paraguayos de Concepción (en el Km. 694 del río Paraguay, aguas abajo del puente que une la región Oriental y Occidental, a 7 Km. del centro de la ciudad paraguaya de Concepción) y Asunción. Además de los puertos uruguayos de Colonia de Sacramento, Montevideo, Fray Bentos y Paysandú.¹⁰³

La acumulación de capital está basada en la producción de plusvalía. La producción capitalista tiene como objetivo la producción de valor a través de la producción de mercancías. La producción de valor en Argentina está asentada en la producción de mercancías agrarias: trigo, maíz, lino y avena¹⁰⁴, principalmente entre 1880 y 1930, siendo los principales países compradores Inglaterra, Alemania y Francia¹⁰⁵.

En la etapa que va de 1870 a 1920, aproximadamente, en Argentina se produce el cambio de embarcaciones de vela a embarcaciones a vapor. En sus primeros tiempos, la navegación a vapor necesita de un motor de combustión externa. Esto significa que la máquina que realiza la conversión de energía calórica a energía mecánica, lo hace mediante una combustión que se realiza fuera de ella. Esta combustión consiste en calentar agua con carbón o leña, para que el vapor que se libere genere una masa de energía que realice el trabajo. Con el barco a vela, había aun grupo de obreros que debían mantener, manejar y dirigir la vela en función del viento. Era un trabajo manual que utilizaba herramientas. Con el motor a vapor, es la máquina la que realiza el trabajo y de la que depende todo¹⁰⁶. El obrero deja de manejar las herramientas para pasar a ser un apéndice de la máquina. Con la navegación a vapor estamos ante la presencia de la aparición de la gran industria en la rama naviera marítima. Hacia 1910, aparece el motor

¹⁰² Para más detalles sobre cada uno de estos puertos en el período 1880-1930, ver: Vázquez Presedo, Vicente: *El Caso Argentino, migraciones de factores, comercio exterior y desarrollo 1875-1945*, Eudeba, Bs. As., 1971; Vázquez Presedo, Vicente: *Estadísticas Históricas Argentina (comparadas)* Ediciones Macchi, Bs. As., 1971, Tomo I y II.

¹⁰³ Estoy dejando de lado la estructura ferroviaria porque excede a este trabajo. Para ver las relaciones entre ambas estructuras de transportes, ver: Ortiz, Ricardo: *Historia Económica de la Argentina*, Plus Ultra, Bs. As., 1978, Parte IV, Capítulo IX.

¹⁰⁴ Vázquez P. Vicente: *El Caso Argentino...* op. cit. p. 151.

¹⁰⁵ *Ibid.* pp. 146 y 147.

¹⁰⁶ Doderó: *La navegación...* op.cit., Cap. III.

de combustión interna, el modelo Diésel, que usará gasoil¹⁰⁷.

En la actividad marítima, la mayor parte de los barcos, durante siglos, fueron a velas, dificultando el acceso a ciertas regiones. En el siglo XIX, la aparición de la máquina a vapor, cambia notablemente las cosas:

"parecidas ventajas produjo la moderna tracción a vapor sobre las comunicaciones fluviales. Mientras fue forzoso navegar a vela, Corrientes distante 1.200 kilómetros de Buenos Aires, estuvo tan alejada del comercio exterior como cualquier ciudad mediterránea y aún más, a causa de las dificultades que ofrecía el río en ciertos pasos estrechos, aguas arriba."¹⁰⁸

En 1900, la Marina Mercante para 1901 tenía 203 buques con 85 mil toneladas brutas de capacidad. En 1910, el número de buques había pasado a 267, en 1913 a 308 y en 1920 se había reducido a 198 en funcionamiento. Si entre 1901 y 1913, la capacidad había pasado de 85 a 215 mil toneladas, para 1920, se había reducido a 150 mil toneladas brutas. Sin embargo, para 1930, el número de buques había trepado a 335 y la capacidad a 323 mil toneladas. Es decir, en el periodo de esplendor de la FOM, 1916-1921, la Marina Mercante había sufrido una crisis importante. Pero, se recupera después de esos años, etapa que coincide con la descomposición acelerada del gremio marítimo.¹⁰⁹

La empresa Mihanovich era el capital más importante de la rama en Argentina. Su fundador había sido Nicolás Mihanovich, quien nació en Croacia en 1846. A los 20 años llega a Montevideo, Uruguay, en 1867. Dos años después, ingresa a la empresa del capitán Lavarello, quien termina haciéndolo socio al poco tiempo. Lavarello muere, y Nicolás se casa con su viuda en 1871, haciéndose cargo de toda la empresa.¹¹⁰ En aquella época, para acercar los barcos a la tierra o hacerlos entrar al Riachuelo, se usaba la sirga o maroma, esto es un conjunto de cuerdas empujadas por caballos. Nicolás Mihanovich elimina este método con la compra del transbordador *Feliz Esperanza*. El paso de la navegación a vela a la navegación mecánica estaba acelerándose en todas partes:

¹⁰⁷ Sobre los cambios en el proceso de trabajo en la rama industrial marítima, la aparición de la gran industria y sus consecuencia para los obreros de la rama, me he basado en: Caruso: "La industria marítima argentina (1870-1920)...", op.cit.

¹⁰⁸ Álvarez, Juan: *Las guerras civiles argentinas*, EUDEBA, 7º edición (primera edición, 1910), Bs. As., 1985, p. 37.

¹⁰⁹ Datos extraídos del Apéndice 6.

¹¹⁰ Salvo indicación contraria, aquí expongo datos extraídos de la siguiente investigación: Azzi, María Susana y Ricardo de Titto: *Pioneros de la industria argentina*, El Ateneo, Bs. As., 2008, pp. 137-169.

“La guerra submarina pone en suspenso la vela; productos sintéticos reemplazan al salitre. El progreso de la mecánica se impone; con maquinarias triples y cuádruples, turbinas de alta presión y vapor recalentado y motores de consumo más económico. Sin contar que la apertura del canal de Suez primero y del canal de Panamá -1912) cada día más frecuentados, acortando distancias, ofrecen mayores ventajas a los buques de propulsión mecánica, en relación también a su mayor capacidad (Hasta 1900 el vapor “tramp” corriente de 5000 toneladas, pasa a 7500 en 1914 y a 10000 toneladas en 1930). El menor consumo, la mayor velocidad, mayor porte, las distancias acortadas por los canales, quiebran definitiva e irremediamente una gran tradición: la vela, que forjaba marinos de temple y desaparece de las marinas mercantes y de guerra, salvo alguitas de estas últimas que persisten en el entrenamiento de sus cadetes en buques veleros. Fuera de ello, la vela subsiste sólo para el deporte.”¹¹¹

Así, en Argentina “en 1860, después de Caseros, se organizan los primeros servicios a propulsión mecánica, que se intensifican al término de la guerra con el Paraguay, con buques a vapor construidos en Europa, de líneas más esbeltas, con comodidades superiores a los buenos river steamboat del Mississipi.”¹¹²

En 1885, adquiere el vapor de carga Dalmacia y el Heraldo, ambos de 450 toneladas¹¹³. Hacia 1889, Nicolás junto a su hermano Miguel, poseen la empresa Sud atlántica Compañía de Navegación¹¹⁴. La base de su prosperidad estaba en los remolcadores y lanchas en el puerto porteño. También habían adquirido terrenos en la ribera de la isla Maciel en Riachuelo, donde funcionaban sus talleres y varaderos. En 1898, forma una empresa de sociedad colectiva llamada Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich. Todo el camino que sigue el capital de Mihanovich bajo el nombre de distintas empresas es un proceso de concentración y centralización de capital en la rama marítima a partir de la competencia capitalista y la crisis económica que se desata en 1890. La empresa aumenta su tamaño y compra empresas más chicas y expande sus servicios¹¹⁵. Pero,

“la competencia que sostiene con las Mensajerías Fluviales del Plata, de Saturnino Ribes, consiguen afirmar su primacía en el tráfico fluvial, adquiriendo otras empresas menores, que la crisis y competencia han dejado en situación difícil. Pasan así a su poder la flotilla de Carlos Casado, comprendiendo el vapor

¹¹¹ Dodero: *La navegación...* op.cit., p. 32.

¹¹² *Ibid.*..., p. 31.

¹¹³ *Ibid.*., p. 93.

¹¹⁴ Nicolás Mihanovich, poseía el 33% de las acciones. Azzi y Titto: *Pioneros...* op.cit., p. 149.

¹¹⁵ El proceso de concentración y centralización de capital de la rama en relación al capital individual Mihanovich es descrito con detalles en el capítulo XII de las memorias de Dodero.

Czar, remolcadores y lanchas; la flotilla uruguaya de Balparda y Cía., que incluía los vapores de pasajeros Ixión y Urano; la flotilla del doctor Enrique Arana, compuesta por los vapores a hélice, mixtos, María Manuela y Las Mercedes y varias lanchas (aquellos dos, reformados y con los nombres de Curityba – luego Sarandí- y Paranaguá, desde la primera guerra son destinado al tráfico con el Brasil hasta época reciente). El fallecimiento de D. Saturnino Ribes sorprende a sus herederos, los que en completo desacuerdo resuelven la venta de la flota, que la Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich compra en 1900 por la mitad del valor que ofreciera pagar dos años antes a don Saturnino Ribes.¹¹⁶

En 1905, en Argentina se funda el Centro de Cabotaje Argentino. El estado argentino estaba imponiendo reglamentaciones a las empresas de navegación argentinas que no afectaban a las empresas extranjeras. Como esto perjudicaba en la competencia, los principales armadores deciden fundar esta institución:

“surge así la preocupación fundamental del reducido pero ya relativamente importante núcleo de armadores nacionales, de promover la sanción de una ley de cabotaje nacional, que , q semejanza de la de otros países más adelantados, pusiera una valla a la competencia injusta y crease razonablemente derechos protectores para la bandera nacional en nuestro cabotaje (movimiento entre puertos nacionales). Con esta finalidad y a iniciativa preponderante de los señores Nicolás y Miguel Mihanovich, Elías, Luís y Juan Lavarello, Ángel Gardella, Domingo Davide, S. Badaracco, Domingo Barthe, Miguel Camuyrano y otros muy respetables colegas, fue constituido el Centro de Cabotaje Nacional, que con el andar del tiempo habria de denominarse sucesivamente Centro de Cabotaje Argentino y Centro de Cabotaje y Marítimo Argentino.”¹¹⁷

En 1910 consiguen la ley N° 7049 para cabotaje que es corregida más tarde con la ley 10606. Allí se establecía que sólo los barcos nacionales podían transportar mercaderías entre los puertos interiores y debían garantizar un mínimo de tripulación nacional o nacionalizada¹¹⁸.

En 1909, ante el crecimiento de la empresa, Nicolás debe recurrir a bancos europeos para dotarse del tamaño de escala que la competencia lo obliga a adoptar. Es entonces que funda *The Argentine Navigation Company Nicolás Mihanovich Limited*, que pasa a ser una compañía británica, donde Mihanovich y los Lavarello (hijos) eran los principales accionistas. Tiene un Directorio general en Londres y un Directorio local

¹¹⁶ Dodero: *La navegación...* op.cit., p. 94. Azzi y Titto dicen que el “dominio casi monopólico de los embarques fluviales –más allá de ciertas peripecias societarias- produjo pingües ganancias y favoreció la incursión de Alberto Dodero y sus hermanos en otras áreas, como la aeronavegación, tomando participación en la empresa CAUSA, que unía Buenos Aires con Montevideo.” , Azzi y Titto: *Los pioneros...* op.cit., p. 167).

¹¹⁷ Dodero: *La navegación...*, op.cit., p. 94-95.

¹¹⁸ Caruso (2008) “La huelga general...”, p. 3. Dodero: *La navegación...* op.cit., p. 95.

en Buenos Aires, que quedó a cargo de Nicolás Mihanovich, durante algún tiempo¹¹⁹. En 1917, Mihanovich y Lavarello (hijos) venden sus acciones y la empresa pasa a ser puramente británica. Los hermanos Dodero, compran una parte de las acciones. En 1919, es designado al frente del directorio local Luis Dodero, que será la cara visible del capital ante la FOM, por aquellos años. Así lo dice Dodero en sus memorias:

“viajo a Buenos Aires para ocupar el cargo de Administrador de aquella empresa (Mihanovich) en enero de 1919, dispuesto a superar las dificultades que muchos me vaticinan, para lo que confío, más que en la experiencia y conocimientos adquiridos en los cargos hasta entonces desempeñados, en la colaboración de capitanes, jefes y oficialidad de la empresa, donde tengo verdaderos amigos ganados en los contactos de mis actividades anteriores. (...) La empresa que comienzo a administrar en 1919, al alejamiento del grupo Mihanovich-Lavarello, es una organización privada que sirve transportes postales, de pasajeros y cargas a lo largo del litoral fluvial de la nación y países limítrofes, a la vez que sostiene servicios de cabos afuera a los puertos patagónicos y estados más próximos del Brasil: Río Grande do Sul, Santa Catharina, Paraná. (...) La acción que me toca desarrollar en el último período -1919 en adelante-, que es cuando la organización y la flota adquieren importancia más destacada, culmina con las actividades de la Cía. Argentina de Navegación Dodero S. A., que al término de la segunda guerra mundial se coloca al nivel de las más importantes compañías de navegación privadas por los mares del mundo.”¹²⁰

Había, también, otras empresas operando en Argentina y alrededores, A parte de los barcos del Ministerio de Púbricas, tenemos en el Chaco, la flota de Domingo Barthe, capitalista de los yerbatales y madera, que comunicaba Buenos Aires con Asunción. Allí pertenecen los barcos *Formosa* y *Humaitá*, que serán muy nombrados en las huelgas de la FOM. También están las empresas *Marina Mercante Argentina S. A.*; la *Compañía Argentina de Lanchas* (filial de la *Compañía Forestal del Chaco*); la armadora de Santiago Lambruschini, competencia directa de *Mihanovich*; *Delfino* y *Hermanos*; y las más chicas, *Gardella* y *Wilson & Wolden*.¹²¹ Sin embargo, la empresa Mihanovich fue el capital más importante de la rama hasta la estatización durante el peronismo.

El proceso de trabajo.

El barco.

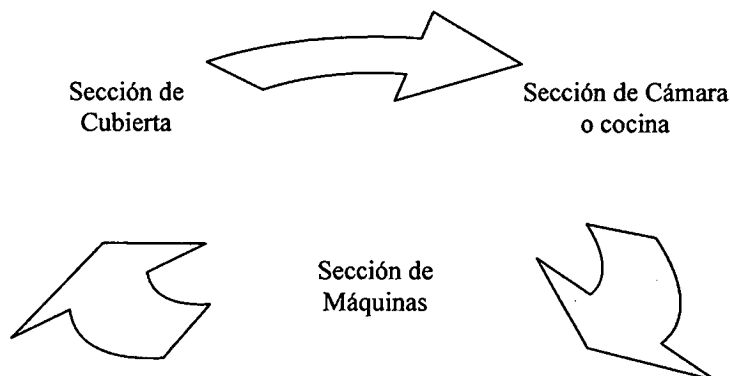
El proceso de trabajo dentro de las embarcaciones marítimas dependía del tipo

¹¹⁹ Dodero: *La navegación...* op.cit., pp. 98-106.

¹²⁰ *Ibid.*, pp. 109-110.

¹²¹ Ver Dodero: *La navegación...* op.cit., Cap. IV, X y XII

de nave y actividad. No es lo mismo una lancha que transporta personas, que un vapor con suficiente capacidad para transportar mercaderías y personas. Pero, para simplificar tomemos el caso de los barcos de tonelaje importante, para ver las actividades que allí tenía lugar. Podemos observar el siguiente cuadro.



Un barco consta de tres secciones, la cubierta, la cocina y la sección de máquinas. En cada una de ellas se realizan tareas necesarias para que el barco funcione. Cada sección tiene una serie de actividades particulares y, por lo tanto, de obreros concretos. A su vez, éstos están divididos jerárquicamente en tripulación y oficialidad. Podemos observar las siguientes divisiones:

Tripulación del Barco			Oficialidad del Barco
Cubierta	Máquinas	Cámara	
marineros	foguistas	mozos	capitán
contramaestres	carboneros	cocineros	oficiales de cubierta
bodegueros	calderos	ayudantes	Jefe de máquinas
faroleros	pañoleros		baqueanos
Calafates	limpiadores		patrones
Timoneles	electricistas		prácticos ¹²²
Guincheros	engrasadores		mayordomo
lustra bronce	mecánicos		
	ayudantes		

¹²² Es el oficial que conduce las embarcaciones por lugares que le son conocidos, por cuya razón es contratado a bordo. Es el que conoce a la perfección cada puerto y sus detalles. . Los *patrones* eran los jefes de embarcaciones pequeñas. Ver: <http://www.diccionario-nautico.com.ar>

Se llama cubierta a cada uno de los pisos de las naves que se sujetan en los costados del casco, o sea, el cuerpo del navío y constituye la *cubierta principal* aquel piso que cierra el casco dándole estanqueidad¹²³ y resistencia¹²⁴. Los obreros de la tripulación de cubierta tienen como tareas principales cargar y descargar mercadería, controlar las bodegas donde se almacenan, limpiar y mantener cuidados los pisos; manejar las escotillas y los toldos. En la sección de cámara, los obreros tienen la función de garantizar la comida de la tripulación y los oficiales. En la sección de máquinas, el foguista es el obrero encargado de cuidar el fuego que hace funcionar la máquina a vapor, quién está subordinado al jefe de máquinas.¹²⁵

El Puerto y el Hinterland.

Como hemos visto, la máquina a vapor usada en los barcos hacia 1860 empezó a utilizarse ampliamente como medio principal de propulsión en los barcos de alta mar. Allí fue vital la utilización del hierro en la construcción. Lo que permitió aumentar el tamaño de los barcos, creciendo de 300 a 400 toneladas a 1 500 toneladas y más. "Los adelantos en el transporte terrestre y en la construcción y propulsión de los buques iniciaron la etapa moderna de aplicación de nuevas tecnologías en los puertos y aceleraron su consolidación geográfica y la concentración de las cargas. Los volúmenes de cargas homogéneas a granel, transportadas por mar, aumentaron con rapidez y los primeros barcos especializados se construyeron hacia 1890."¹²⁶

Un puerto, en términos generales, es lugar en la costa, que brinda seguridad del viento y del mar. Es un lugar donde las embarcaciones pueden bajar anclas (fondear) y permanecer, para subir o bajar valores de uso. Allí se ofrecen servicios como remolque, suministro de combustible, "desde el manejo de la carga hasta los servicios bancarios y de seguro; en fin, desde el almacenaje de la carga hasta la reparación del buque. Así

¹²³ Cerrado, estanco, incommunicable.

¹²⁴ www.diccionario-naútico.com.ar.

¹²⁵ Sobre la temática del trabajo a bordo de los barcos en general ver: International CEPAL: *La reforma laboral y la participación privada en los puertos del sector público*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 77, Santiago de Chile, agosto 1996; CEPAL: *La reestructuración de empresas públicas: El caso de los puertos de América Latina y el Caribe*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 68, Santiago de Chile, julio 1992; CEPAL: *Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 65, Santiago de Chile, 1991; OIT: *Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo: Con inclusión de las normas sobre la pesca, el trabajo portuario y la navegación interior*, International Labour Organization, 2000; Rodríguez, Richard y Martos Dauer: *El buque Mercante: Un análisis sociológico*, Ediciones UPC, 1996. Para el caso concreto de Argentina ver: Caruso: "La industria marítima...", en op.cit.

¹²⁶ Burkhalter, Larry: *Privatización Portuaria, Bases, Alternativas y Consecuencias*, CEPAL, Santiago de Chile, 1999, p 21.

pues, en la actividad de los puertos intervienen multitud de agentes económicos; la comunidad portuaria, en un sentido amplio, incluye a la autoridad portuaria, a los consignatarios, estibadores, agentes de aduanas, prácticos, empresas de remolque, y otras empresas de servicios relacionadas, directa o indirectamente, con el transporte o la mercancía. Dentro de esta comunidad se incluyen también las entidades del sector público encargadas del control de aspectos diversos del transporte y la mercancía.¹²⁷

Cada puerto tiene una autoridad portuaria¹²⁸ y en el caso del puerto de Buenos Aires recaía en el Administrador de Aduana¹²⁹. Los roles eran los siguientes:

- El estado era propietario y gestor de la infraestructura del puerto
- El estado asignaba espacios a empresas privadas para que éstas presten servicios no portuarios en el puerto; por ejemplo, asignaba espacios a los bancos y compañías de seguros para que presten servicios bancarios y de seguros en el interior del puerto.
- Los armadores o sus agentes contrataban los servicios que necesitaban realizar en el interior del buque. La prestación de estos servicios se realizaba mediante contrataciones a través de empresas privadas, que a su vez contrataban a los trabajadores, mediante contratación directa de los trabajadores. En ambos casos, los trabajadores controlan la oferta de estos servicios.
- Los servicios a bordo sólo podía ser realizados por trabajadores registrados en unas listas especiales para tal fin, que son supervisadas por la autoridad portuaria y controlada por los sindicatos de trabajadores marítimos¹³⁰. El decreto de oficialización de 1919 daba el contralor a la FOM, como ya hemos comentado.

Resulta clave, en el puerto, el trabajo de los estibadores, quienes se encargan de

¹²⁷ Beato, Paulina: *Las Reformas Portuarias en América Latina, Estudio de Tres Puertos*, BID, Departamento de Programas Sociales y Desarrollo Sostenible, Washington D. F., p. 3.

¹²⁸ Tovar, Beatriz, Sergio Jara Díaz y Lourdes Trujillo: *Una función de costes multiproductiva para terminales portuarias. Algunas orientaciones para regular*, Documento de Trabajo, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria, España, 2008, p. 1.

¹²⁹ "La paralización del barco aludido hizo entrar en vereda al señor que nos ocupa. Evidentemente, para el señor Dodero, que se alzaba contra la resolución del Administrador de la aduana, no existía entonces la oficialización", en "Para conocer a un cojo" en BLUM N° 3, marzo 13 de 1920.

¹³⁰ Extraído de Beato: *Las Reformas Portuarias...*, op.cit., p. 4.

la carga y descarga de mercaderías. Su nombre viene de la práctica conocida como estiba, que es la acción de colocar las cargas en el orden más seguro y eficiente para que sea transportada sin que se dañe o cause accidentes dentro de la embarcación. Durante mucho tiempo, la única calificación necesaria para trabajar en el puerto fue la cualificación física. Es decir, se necesitaban fuerza física, cuerpos resistentes para levantar varios kilos de mercaderías. Era en las épocas de cosecha donde más se los necesitaba, esto es, entre noviembre y marzo.

“Casi todos los trabajadores se dedicaban a diversas actividades, según la temporada, la demanda y la remuneración posible. El único requisito para contratar a esos hombres era su estado físico. No se les exigían aptitudes especiales ni capacidad para resolver problemas. (...) En los últimos años del siglo XIX, los puertos y los buques empezaron a estar equipados con cabrestantes a vapor, lo que permitió aumentar enormemente la productividad de la manipulación de las cargas. Los estibadores reaccionaron ante estos aumentos de productividad y el carácter abusivo del empleo portuario ocasional, organizando sociedades de asistencia mutua que luego se transformarían en sindicatos poderosos y dominantes. Con la creación de los sindicatos, los trabajadores portuarios comenzaron a plantear sus reclamos de mejoras salariales y previsionales y, paulatinamente, fueron sentando las bases de un nuevo sistema social en nombre de la clase trabajadora.”¹³¹

La FOM tenía la posibilidad de ejercer la dirección sindical del proletariado de una vasta estructura económica a lo largo de todos los ríos. En cada punto donde la FOM desembarca se repite una estructura a la que hemos llamado trinomio agroportuario, que no es más que la estructura productiva cuyos tres lugares de explotación de la fuerza de trabajo son el barco, el puerto y su hinterland o tierra adentro. El proceso productivo nacional de valor que se condensa en las mercancías agrarias, y que permiten la especificidad de acumulación de capital en Argentina, debe atravesar estas tres instancias para hacerse real. La totalidad de los obreros explotados a lo largo de este proceso productivo son el corazón del capitalismo argentino. Las fracciones de la clase obrera que en este proceso productivo crean valor constituyen solo una parte del proletariado argentino, pero, la más importante de él¹³².

Este proceso productivo tiene lugar en el litoral argentino y se realiza a partir de múltiples procesos productivos locales cuyos epicentros portuarios se dan en: San

¹³¹ Burkhalter, Larry: *Privatización Portuaria, Bases, Alternativas y Consecuencias*, CEPAL, Santiago de Chile, 1999, p. 23.

¹³² Sartelli: *La vida secreta de las plantas: el proletariado agrícola pampeano y su participación en la producción rural (1870 – 1930)*, en XIV Jornadas de Historia Económica, Córdoba, mayo de 1994, Simposio Tierra y producción agraria en la región pampeana.

Pedro, Campana, Bahía Blanca, Ibicuy, San Nicolás, Santa Fe, Rosario, Zárate, etc. En estos centros portuarios confluyen producciones agrarias de múltiples producciones capitalistas dispersas a lo largo de toda la llanura fértil: estancias, chacras, quintas, o tan solo "campos". Es en estas tierras, que rodean a los puertos y se conectan a él a través por diferentes vías y distancias, donde el proceso productivo arranca.

III. LA FORA IX Y LA FOM.

iii.a. Yrigoyen y el movimiento obrero.

Este período de 1916-1921, es quizás de los que más huelgas haya habido en la historia argentina. ¿Por qué? Entran a jugar dos factores de largo plazo, una crisis de hegemonía y una crisis de acumulación. El desarrollo del proceso de trabajo va dando lugar al desarrollo gradual de la conciencia de clase. El desarrollo de la subsunción real del trabajo al capital es central por dos razones: 1ro, elimina la posibilidad ampliada del obrero de convertirse en patrón. 2do, la subsunción real destruye las divisiones y jerarquías de los gremios de oficio, facilitando el desarrollo de los sindicatos por rama¹³³. La clase obrera se organiza para defender sus intereses corporativos. La burguesía, en medio de la crisis que le genera la guerra mundial, ya no puede dominar como lo hacía antes. De allí que tenga necesidad de buscar nuevas estrategias. La ley Sáenz Peña, por ejemplo, resultó ser un medio para integrar una parte de la clase obrera al sistema político a través del PS.

Durante la primera guerra mundial, la Argentina experimenta una crisis económica que genera desocupación. Según Hugo del Campo, el alza del costo de vida parece haber sido de un 60 %. Los salarios se habrían mantenidos estancados y el salario real habría bajado un 40 %. En 1917 la desocupación habría llegado al 20 %. La alta desocupación habría limitado las acciones de los obreros para la defensa del valor de su fuerza de trabajo. La cantidad de huelgas entre 1914 y 1916 habría sido baja. Pero al recuperarse, desde 1917, el nivel de ocupación, todos los trabajadores se lanzaron a la lucha por la recuperación de su salario, y es así como el período 1917-1921 registra el mayor número de huelguistas de toda nuestra historia, con cifras que oscilan por encima de los 130.000 anuales, para ascender en 1919 a más de 300.000¹³⁴

Entre 1914 y 1924, el salario nominal va en aumento, con un estancamiento en 1922. En paralelo, el costo de vida aumentaba y el salario real baja entre 1914 y 1917. A partir de allí sube hasta el año 1921. A partir de aquí se estanca y tiende a bajar hasta 1924.¹³⁵ Es decir, el ciclo de ascenso del salario real va en paralelo al desarrollo de la FOM desde fines de 1916. De la misma forma, la crisis de la FOM después de 1921, se

¹³³ Kabat, Marina: *Del Taller a la Fábrica*, Ediciones ryr, Bs. As., 2005, pp. 21 y 22.

¹³⁴ Del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo...* op.cit., p. 46. Los datos fueron extraídos de este mismo texto citado.

¹³⁵ Ver Apéndice 7.

acompañía de un estancamiento y caída del mismo.

La primera guerra mundial, para Argentina, había traído desocupación y caída de los salarios. A eso había que sumarle la derrota del movimiento obrero en 1910, con una gran pérdida material y moral. En esta realidad, la lucha sindical era muy difícil. Recién hacia 1917, las condiciones empiezan a expandirse nuevamente, y es un mejor momento para la lucha sindical. De allí que esta etapa que se abre con la huelga triunfal de la FOM en 1916 y se cierra con el fracaso de la huelga general de junio de 1921, haya sido tan rico en huelgas.

En ese mismo año había subido al poder nacional Irigoyen. El gobierno radical era un gobierno burgués. Defendía las relaciones capitalistas de producción, aunque estuviera dispuesto a negociar con las organizaciones obreras. Oscilo entre la represión y la negociación. Pero, esta última se realizaba con los sindicatos más fuertes, y la FOM parece haber sido la más beneficiada.

El radicalismo tuvo que hacer frente a tres tendencias obreras: el sindicalismo revolucionario, el anarquismo y el socialismo. A pesar de su nombre, el sindicalismo no expresaba una corriente revolucionaria, es decir, un programa político que se planteara la toma del poder del estado para transformar las relaciones sociales. A pesar de su retórica revolucionaria, su práctica era sólo la lucha por los intereses corporativos de la clase. El anarquismo, de heroicas acciones y de una valiente voluntad de alcanzar la libertad humana, jamás se planteó una estrategia política concreta revolucionaria. Jamás se planteó seriamente el problema del estado y del partido. Confundió el trabajo sindical, de reivindicación de los intereses secundarios de la clase obrera, con el trabajo político, la construcción de un partido y un programa. En lo sindical se cortó solo, y en lo político jamás hizo nada. Nunca existió un partido anarquista. El movimiento anarquista encubría una masa de anarquistas muy distintos. Confiando en la espontaneidad de las masas que se insurreccionan, dejó de lado la organización y la construcción de una dirección política necesarias para la revolución¹³⁶. Finalmente, el partido socialista por estos primeros años de democracia, se dedica a la lucha parlamentaria y deja un poco de lado la lucha sindical. No obstante, esto le traía discusiones internas, que se expresaron en la discusión Penelón-Marotta¹³⁷, la creación

¹³⁶ Sartelli: *La Plaza...* op.cit., pp. 48-60.

¹³⁷ Camarero, Hernán y Alejandro Schneider: *La polémica Penelón-Marotta (marxismo y sindicalismo soreliano, 1912-1918)*, CEAL, Bs. As., 1991.

del fracasado Comité de Propaganda Gremial en el PS¹³⁸ o en la formación del PS Internacional que terminó por formar el PC argentino. El PS constituía una fuerza rival para el radicalismo en las elecciones. A tal punto, que David Rock, sostiene la tesis de que la neutralidad de Irigoyen con los sindicalistas tenía que ver, en parte, con la intención de socavar al PS.¹³⁹ A pesar de estas diferencias, no se puede dejar de marcar los hechos. El gobierno de Irigoyen terminó reprimiendo a todo el movimiento obrero, aun a la FOM y la FORA IX en junio de 1921, como lo veremos más adelante.

Es en esta realidad que la huelga larga de 1920-1921 de la FOM tiene lugar. Hay que recordar que lo sangriento de la Semana Trágica y trascendencia hizo que toda esta etapa fuera desconocida como tal o que se pensara que terminaba allí. La magnitud de la represión de la Semana Trágica obnubiló a los historiadores y les hizo perder de vista el proceso que estaba en juego. Es quizás esta una de las razones que hizo que la huelga larga de la FOM fuera dejada de lado durante tanto tiempo.

Es importante advertir que para 1921 estalla una crisis económica. Eso significa que para Argentina, la plusvalía extraordinaria de la renta agraria se estaba agotando. Y, cuando hay menos riqueza, la burguesía individual y el Estado capitalista no están dispuestos a repartir más. Entre 1912 y 1914, la renta agraria disminuye, se eleva en 1915, y vuelve a bajar hasta 1917. En 1918, sube, pero allí baja hasta 1921. Curiosamente este año, es el pico más bajo entre 1910 y 1924. En 1922 sube un poco y se estanca hacia 1924. Mientras tanto, entre 1910 y 1912, la tasa de ganancia baja, se recupera un poco en 1913, pero en 1914, vuelve a caer. Entre 1914 y 1918, se observa una suba sostenida de la tasa de ganancia, una caída en 1919 y un alza en 1920. En 1921 y 1922 cae y se estanca. Crece en 1923 y hacia 1924, parece estancarse nuevamente. En este período del radicalismo, no observamos un crecimiento sostenido de la economía. La tasa de ganancia y la renta agraria fluctúan dibujando una curva parecida a un serrucho.¹⁴⁰ Lo que sí está claro es que el año '18 constituye el punto de mejores condiciones económicas y que el año '21 representa el peor momento económico después de la Primera Guerra Mundial. Que la FOM pudiera desarrollarse entre 1916 y 1921 y tener el beneplácito de la neutralidad de Irigoyen está determinado por un contexto económico que permitía una mayor cesión en el valor de la fuerza de trabajo. Cuando, en 1921, la tasa de ganancia y la renta agraria están en picada, las condiciones

¹³⁸ *Informe del Comité de Propaganda Gremial*, mayo 12 de 1914 – agosto 31 de 1917, apéndice documental en Camarero y Schneider: *La polémica...* op.cit.

¹³⁹ Rock: *El radicalismo...* op.cit., p. 144.

¹⁴⁰¹⁴⁰ Ver Apéndice 8.

para sostener las demandas sindicales por parte del capital están muy por debajo del período anterior. La burguesía no tiene suficiente plusvalía que le permita mantener los derechos que los obreros habían sabido ganar en la lucha. Es así que avanza violentamente sobre el movimiento sindical en todo el país, presiona al Estado para que haga lo mismo y empieza a pensar en un personal político más propicio para garantizarle un aumento de la explotación capitalista.

iii.b. EL sindicalismo revolucionario y el surgimiento de la FORA IX.

Hacia mediados de la primera década del siglo XX, un sector de la UGT, socialistas, sacan la conclusión de que la debilidad del movimiento obrero en Argentina radicaba en la falta de una unidad sindical en una organización independiente e ideológicamente neutral. Para Hugo del Campo¹⁴¹, estos dirigentes se estaban respaldando en el sindicalismo revolucionario que sustentaban en Europa Sorel¹⁴² y Labriola¹⁴³. Alejandro Belkin¹⁴⁴ ha sugerido, recientemente, que quizás el sindicalismo revolucionario que surge en Argentina sea un producto genuino de las condiciones de la clase obrera en este país y no algo importado. Basada en la defensa de la autonomía del sindicato en las luchas obreras, en tanto organismo representativo ideal y legítimo de los asalariados, el sindicalismo revolucionario se oponía a la lucha parlamentaria y basaba su acción en la fuerza de la unidad sindical. Allí residía la capacidad para liberar a la clase obrera de la opresión de los patrones y el Estado.

Pero, bajo el nombre de *sindicalismo revolucionario* se ha categorizado de igual forma a realidades concretas distintas. El sindicalismo argentino no fue algo homogéneo tal como lo presenta del Campo. No fue siempre reformista. El sindicalismo revolucionario original había sido antiestatal, revolucionario y apartidario. El sindicalismo de la FORA IX si bien asumía discursivamente que el Estado era de la clase burguesa, no lo concebía inmediatamente como un instrumento de clase, sino como una institución con cierta autonomía capaz de ser neutral. Era reformista y apartidario. El sindicalismo de los '30 es reformista y busca explícitamente el apoyo del Estado. Mientras la FORA buscaba mantener la independencia del estado, el

¹⁴¹ Del Campo, Hugo: "Los orígenes del movimiento obrero argentino" en *Historia del Movimiento Obrero Tomo 2*, CEAL, Buenos Aires, 1973, p. 314.

¹⁴² Sorel, Georges: *Reflexiones sobre la violencia*, Ercilla, Santiago de Chile, 1935.

¹⁴³ Labriola, Arturo: *Riforme e rivoluzione sociale*. Lugano: Società Editrice Avanguardia, 1906.

¹⁴⁴ Belkin, Alejandro: *Orígenes...* op.cit.

sindicalismo de los 30 se encamina a la estatización del movimiento obrero¹⁴⁵. La FOM era dirigida en su seno por sindicalistas independientes. No era los sindicalistas revolucionarios de Labriola y Sorel, ni los sindicalistas peronistas de Perón. Lo que se plantearon estos marítimos fue realizar reformas construyendo un sindicato fuerte capaz de presionar al gobierno de turno y a la burguesía para que las otorgue, bajo amenaza de huelgas generales. Según ellos, esta práctica era la necesaria hasta que un día la clase obrera haya logrado tal fuerza en la unidad sindical que pueda hacer la revolución. Para ello la revolución era un ideal lejano en el tiempo, no la tarea concreta de la clase obrera. Esta era la estrategia política de los obreros sindicalistas, la utilización de los enfrentamientos de la lucha de clases para conseguir el objetivo de las reformas obreras, sin cambiar las relaciones sociales de producción, a través de un sindicato fuerte¹⁴⁶.

Entre el 30 de noviembre y el 2 de diciembre de 1912, se realizó el tercer Congreso de Unidad Sindical que busca fusionar la *Federación Obrera Regional Argentina* (FORA), de tendencia anarquista, con la *Confederación Obrera Regional Argentina* (CORA), de tendencia sindicalista, que había surgido en septiembre de 1909 de la fusión de la UGT del PS y de gremios independientes y otros que se separaron de la FORA, en una única central sindical nacional.¹⁴⁷ Sin embargo, este congreso fracasa en el intento de fusión. En septiembre de 1914, los sindicalistas de la CORA, a la que pertenecía la FOM, convocan a un nuevo congreso, donde se decide la disolución de la CORA y la integración de sus gremios a la FORA. Esta integración de los gremios sindicalistas a la FORA anarquista se concreta en abril de 1915, en el noveno congreso de la FORA:

"La Confederación Obrera Regional Argentina toma a su cargo la tarea. Sabe que numerosos sindicatos han resuelto mantenerse autónomos en tanto existan en el país dos centrales obreras y que su concurrencia a un congreso podría ser útil para dilucidar tan importante cuestión. Decide convocar un congreso con el carácter de Concentración, invita, juntamente con los sindicatos confederados, a los autónomos.

Los días 27 y 28 de junio de 1914 realizase el Congreso de Concentración y primero de la CORA. El acto tiene efecto en el viejo local de la calle Méjico 2070, con la presencia de 48 delegados, representantes de 31 sindicatos. (...) Se vota el proyecto de adhesión de la CORA y sindicatos autónomos a la FORA.

¹⁴⁵ En esta crítica a Del Campo sigo los argumentos de Sartelli: *Un barco en la tormenta...* op.cit.

¹⁴⁶ Sobre el desarrollo de la estrategia reformista de la clase obrera argentina ver: Sartelli, Eduardo: *La Plaza...* op.cit.

¹⁴⁷ Abad de Santillán: *La FORA...* op.cit., pp. 211-220; Cabona, Andrés "Las centrales sindicales argentinas", Apéndice documental en Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., T I, pp. 69.; Del Campo, Hugo: *Sindicalismo y Peronismo...* op.cit., pp. 36-37.

Favorablemente, 21 sindicatos; en contra, 4. Hay uno abstenido y otro ausente. (...) ¹⁴⁸

El IX Congreso de la FORA se volvió célebre dentro de la historia del movimiento obrero argentino, porque allí se hizo votar la resolución mediante la cual la central nacional obrera no requería ni recomendaba ninguna afiliación política, partidaria, filosófica ni ideológica a sus integrantes. La resolución decía así:

"La FORA es una institución eminentemente obrera, organizada por grupos afines de oficio, pero cuyos componentes pertenecen a las más variadas tendencias ideológicas y doctrinales, que para mantenerse en sólida conexión necesitan la más amplia libertad de pensamiento, aunque sus acciones deben encuadrarse imprescindiblemente en la orientación revolucionaria de la lucha de clases, de la acción directa y con absoluta prescindencia de los grupos y partidos que militaban fuera de la organización de los trabajadores genuinos. Por lo tanto, la F. O. R. A. no se pronuncia oficialmente partidaria ni aconseja la adopción de sistemas filosóficos ni ideologías determinadas, cuya propaganda, de acuerdo con la autonomía del individuo en el sindicato, de este en las federaciones locales, y de éstas en la regional, no está vedada ni puede ser coartada en nombre de ningún principio de restricción, sino que por el contrario deberá permitirse la más amplia y tolerante discusión de temas científicos, filosóficos e ideológicos en homenaje a los diferentes modos de pensar de los obreros federados y a fin de mantener la unidad orgánica de los mismos y evitar de este modo las susceptibilidades y enconos que resultarían en perjuicio de la F. O. R. A. si ésta aceptara o adoptara determinada ideología."¹⁴⁹

El grupo anarquista pierde la votación. Luego del congreso, decide separarse y conformar una federación sindical nacional que asuma la ideología anarquista, como se había establecido en el V Congreso. Así, queda formada la central conocida como FORA V, de tendencia anarquista, y la central conocida como FORA IX, de tendencia sindicalista.

iii.c. La FOM. El trinomio agro-portuario y estructura nacional. Nacimiento y desarrollo. Las Huelgas Marítimas. Antecedentes inmediatos de la Gran Huelga.

El trinomio agroportuario y estructura nacional.

Argentina se constituye como Estado Nación hacia 1880, e ingresa tardíamente al mercado mundial, con un mercado interno chico en comparación con otros países

¹⁴⁸ Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 154 y 167.

¹⁴⁹ Extraído de: Abad de Santillán: *La FORA...* op.cit., pp. 235 y 236. Se reproduce también en Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 186.

(por ejemplo, no tenía suficiente mano de obra y debió recurrir a la inmigración). En la realidad histórica concreta, la estructura económica de un país, en este caso Argentina entre 1880-1930, se manifiesta a través de la existencia concreta de estructuras económicas particulares. Esta región litoral está recorrida por los ríos que los obreros marítimos recorren sobre los barcos de las burguesías navieras. Es una vasta estructura económica que va desde la tierra que es cultivada y cosechada hasta el puerto y de ahí al barco. Es sobre esta estructura económica particular que la FOM se levantará y se apoyará como institución y en la que descasará su fuerza.

Una mercancía, y las agrarias no son excepción en este sentido, llega a ser tal cuando alcanza la instancia en que puede ser ofrecida con un precio. Esto quizás suene a un detalle menor, pero no lo es. Es la clave de la fuerza y debilidad de la FOM y de la FORA IX.

Esto significa que no basta con que se cultive el *trigo* y se lo coseche para que éste ya sea una mercancía. El proceso de producción de la mercancía agraria *trigo*, arranca en el momento que se planta la semilla hasta el momento en que llega al barco, lista para ser expuesta con un precio en Europa. El mover el trigo desde alguna parte de la pampa, llevarlo al puerto, de ahí al barco y de allí a Europa, es parte del proceso productivo que necesita la acumulación de capital. Precisamente por ésto, se forma una vasta estructura económica que unifica distintos trabajos concretos y particulares: estibadores, carreros, braceros, ferroviarios, marítimos, cargadores, conductores, embolsadores, armadores, etc.¹⁵⁰.

La industria marítima es la que une y comunica todos estos procesos de trabajo concretos formando una estructura. De allí que la FOM, el sindicato marítimo haya sido la columna vertebral del movimiento obrero en el período 1916-1921, pues se asentaba sobre la columna vertebral del capitalismo argentino. La contradicción está en que cuanto más crece y se enriquece el capital en esta estructura, más obreros deben explotar y poner en contacto, generando las condiciones objetivas que posibilitan la organización de éstos bajo la dirección del grupo de obreros que asuma como necesaria tal tarea. La FOM se extendió como superestructura sindical al compás de los ríos y sus puertos, representando en primer lugar a la tripulación de las naves.

Los marítimos, estibadores, carreros, ferroviarios, etc., formaban una vasta estructura productiva del capital y por ende una estructura de explotación de un vasto

¹⁵⁰ Ver los trabajos citados de Eduardo Sartelli y de Laura Caruso.

proletariado. Esta estructura encerraba la posibilidad de una fuerza política a quién fuera capaz de movilizarla y dirigirla. Esta potencia fue la raíz de la fuerza de la FOM. En primer lugar, el sindicato nucleaba a los obreros marítimos y supo encolumnar detrás de sí a otras organizaciones portuarias como el Centro de Capitanes de Ultramar y el Centro de Comisarios Marítimos¹⁵¹. Pero, en segundo lugar, este hecho esconde que parte de su fuerza para erigirse en la principal organización sindical del país residía en la extensión sobre todos los puntos geográficos claves del capitalismo argentino y su capacidad única de movilizar a los obreros a fines a cada uno de los puertos y alrededores de ellos.

La posibilidad de tal fuerza es lo que atemorizaba a la burguesía argentina. Una huelga general convocada y dirigida por la FOM podía parar literalmente al capitalismo argentino. De allí la necesidad de la burguesía de negociar, a través del gobierno radical, para que la FOM no declare la huelga general o la necesidad de destruir esa estructura en caso de que la declarara. Pero, sobre esto volveré más adelante.

Estos *obreros terrestres* regionales se conectaban con otros a lo largo del país a través de los marítimos (y ferroviarios). A su vez, los marítimos unían a estos obreros y los organizaban. Es por ello que la FOM (con la acción de la FORA IX), "nacionaliza" en su acción concreta a la clase obrera. Es a partir de su praxis que los obreros de distintas regiones toman contactos entre sí y establecen relaciones de solidaridad y cooperación sindicales y políticas bajo el programa que expresa los intereses corporativos nacionales de la clase obrera. La FOM, por las condiciones objetivas del trabajo concreto de sus obreros (recorrer todo el país por los ríos), era capaz de tener conciencia de toda esta vasta estructura. La posibilidad de movilizarla y dirigirla le daba la potencia de la mayor peligrosidad para la burguesía argentina. Una huelga general de la FOM en su mejor momento el país podría haber paralizado el país. Esta potencia es la que dio la base en la que la FORA IX se apoyó. El desarrollo de la FORA IX era el desarrollo de la FOM. De la misma forma, la derrota de la FOM era la derrota de la FORA IX. De allí, que tras la derrota de 1921, la FORA cediera el paso a la USA.

Hace más de treinta años, Jorge Valdez Goyeneche escribió un libro referido al problema de la pesca en la economía argentina¹⁵². En este exhaustivo estudio, dentro otras tantas cuestiones, luego de una amplia investigación, desarrolla un concepto

¹⁵¹ Marotta, Sebastián: *El movimiento...*, op.cit., Tomo I, pp. 205-206.

¹⁵² Valdez Goyeneche, Jorge: *La estructura pesquera argentina. El problema pesquero en la economía argentina*, Eudeba, Bs. As., 1974.

concreto de esta rama productiva que me parece pertinente introducir aquí en la medida en que aporta una herramienta para pensar lo que acabo de exponer sobre la estructura económica en que se sostiene y se desarrolla la FOM.

Valdez sostiene que una de las claves para entender la cuestión pesquera consiste en entender lo que él llama *Binomio Pesquero*:

"La característica especial que singulariza a todo binomio es la interrelación entre sus componentes al extremo que llega a resultar que uno dependa del otro. Nosotros llamamos 'binomio pesquero' al constituido por la unidad pesquera y las instalaciones en tierra encargadas de preservar y procesar el producto. La dependencia entre uno y otro resulta como consecuencia de que el primero tiene a su cargo la captura y el segundo el preservado y procesado de las mismas. Es una dependencia técnica. Existiría siempre que las tres tareas se dividan entre ambos términos, aun cuando a veces la unidad pesquera abarque la captura y parte del ciclo de preservado, y quede en manos de las instalaciones en tierra otra parte de la etapa de preservación y el procesado. Desde los orígenes de la pesca comercial la función esencial de ambos términos del binomio ha sido la misma: del buque, la captura, y de las instalaciones en tierra, su recepción y procesado."¹⁵³

Esta categoría de *binomio pesquero* que el autor ha usado para dar cuenta del proceso productivo particular de la mercancía pescado y de la estructura que genera, nos hizo reflexionar sobre la particular estructura del puerto y los barcos en la exportación de mercancías agrarias que hemos descrito más arriba. Al seguir el desarrollo de la actividad de los obreros marítimos, nos encontramos que, lejos de ser una unidad aislada, estaban en su propia praxis dependiendo mutuamente de la acción de muchos obreros más, que no necesariamente estaban en el puerto. Esto que puede sonar obvio para quienes asumen que la economía capitalista es un proceso productivo social que realizan capitalistas privados autónomos e independientes los unos de los otros, en el análisis concreto de clases no ha sido nunca expuesto en su real movimiento histórico, o sea, en sus relaciones concretas. Si se separa a la FOM, o al sujeto histórico que se estudie, de sus relaciones concretas dentro de la totalidad que es la sociedad argentina entre 1916 y 1921, en realidad no la estamos estudiando científicamente. Si abstraemos a los obreros marítimos de sus relaciones concretas, no conoceremos las razones objetivas que determinan sus acciones, su desarrollo y su muerte. Por eso una verdadera

¹⁵³ *Ibid.* p. 152.

historia de un partido o de un sindicato nacional es en realidad la historia de todo un país¹⁵⁴.

Como hemos dicho más arriba, esta estructura económica reúne tres momentos claves inmediatos: tierra, puerto y barco. Estos tres momentos encierran una masa de obreros que realizan distintos trabajos concretos en distintos procesos de trabajo. Esta estructura se reproduce a lo largo de todo el litoral argentino, llegando incluso a implicar en los hechos a zonas paraguayas y uruguayas. El punto de unión de este complejo sistema productivo está dado por la labor de los marítimos al recorrer todos los ríos, como si fueran la fuerza electromagnética que recorre cada uno de los nervios que terminan en la columna vertebral. Estos tres puntos son como los vértices de una estructura triangular particular, sobre la que se basa la acumulación de capital argentina. Dentro de ella se dan las relaciones sociales sobre las que se asienta y crece la FOM. Gracias a esta estructura se da la reproducción del resto de las ramas productivas e improductivas y de toda la superestructura del país. A esta estructura económica particular, sobre la que se asienta la FOM, la hemos llamado *trinomio agro-portuario*. Es sobre este trinomio, que se repite a lo largo de cada puerto del litoral, y sus relaciones sociales internas que la FOM se desarrolla con el poder y la rapidez que lo hace. En él se asienta su fuerza y su debilidad.

Toda la cuestión portuaria argentina del período ha girado en torno al poder que la FOM desarrolló al ser dirección nacional sindical de hecho de las fuerzas obreras que componían este trinomio. El sindicato marítimo montón sobre el trinomio agro-portuario una superestructura sindical, donde los militantes sindicales se movían al compás de los ríos para hacer propaganda, organizar, agitar y brindar solidaridad obrera. La FOM fue más que el sindicato de obreros marítimos. Bajo la acción de la FOM se esconde toda esta estructura de conexiones obreras que van desde el primer peón de campo hasta el capitán de la nave más importante. La FOM además de ser un sindicato particular fue la vanguardia obrera de esta vasta estructura. Esta superestructura que la FOM desarrolló es, junto con la superestructura ferroviaria, la base sobre la que se construye la Federación Obrera Regional Argentina del 9º Congreso.

Esta estructura era nacional, en la medida en que se extendía a lo largo y ancho de los puertos, ríos y mares del país. Es decir, de lo que se conoce como la cuenca del Plata (ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y del Plata), llegando hasta el Brasil. También, se

¹⁵⁴ Gramsci, Antonio: *Notas sobre Maquiavelo, sobre política y sobre el Estado moderno*, Editorial nueva Visión, Bs. As., 2003, pp. 31-32.

extiende hacia el sur, cubriendo los puertos patagónicos. Sobre los barcos, los obreros federados recorrían todo el país, estableciendo una red de contacto entre los obreros de todo el país.

Esta relación entre la FOM y el trinomio agro-portuario ya fue advertida por otro historiador del movimiento obrero, Troncoso, aunque no la nombró de ese modo.

"La Federación Obrera Marítima (FOM.) ejerció un papel clave y excepcional en la época más dura del movimiento sindical argentino. A su amparo surgieron nuevas fuerzas gremiales que se escalonaron a lo largo del litoral recorrido por sus barcos, las que en contacto con los trabajadores de tierra adentro formaron la trabazón proletaria que permitió el ejercicio de la solidaridad y de la lucha fructífera. De tal manera que influyó decisivamente en el resto de las organizaciones de trabajadores y sus huelgas en apoyo de las demandas de otros sindicatos tenían tal poderío que definían los conflictos obreros-patronales."¹⁵⁵

Cuando Troncoso describe la *trabazón proletaria* se refiere a la conexión coordinada de obreros de los barcos y de tierra adentro por la FOM, a través de los lazos de solidaridad en la lucha sindical. La agudeza de Troncoso expresa en forma embrionaria lo que hemos desarrollado en este punto. El poder de la FOM radica en la estructura de obreros de las naves, de los puertos y de tierra adentro que dirige como burocracia sindical en la lucha por imponer los intereses secundarios de los asalariados.

La FOM se expandió al compás que se desarrollaba la rama marítima. No se limitó al litoral argentino, llegó incluso a construir relaciones de solidaridad real hasta el Paraguay y el Uruguay¹⁵⁶. La potencia política de la FOM, y por ende de la FORA IX, radicaba en poder dirigir a este vasto proletariado de los barcos, los puertos y sus alrededores, gracias a los lazos de solidaridad real que construyó con ellos a partir de la organización sindical. Fue sobre el conjunto de estas relaciones obreras reales, vividas y conscientes de los obreros, construidas sobre el trinomio agro-portuario de la estructura productiva fundamental del capitalismo argentino¹⁵⁷, que la FOM se desarrolló.

A partir de estas relaciones reales la FOM surgió, y creció al relanzar y expandirlas bajo la forma de relaciones organizativas. Expandiendo la sindicalización y la organización de la lucha de clases por los intereses corporativos. A partir de su

¹⁵⁵ Troncoso, Oscar: *Fundadores del gremialismo obrero*, CEAL, Bs. As., 1983, Tomo 1, p. 77.

¹⁵⁶ Ver: Acevedo, Anacarsis: *Investigación a la Forestal*, CEAL, Bs. As., 1983; Borda: *Perfil de un libertario...* op.cit.; Gori: *La forestal: La tragedia del Quebracho Colorado*, Proyección, Bs. As., 1974; Dodero: *La navegación...* op.cit., Capítulos XV a XXII.

¹⁵⁷ Bunge: *Una Nueva...* op.cit., pp. 234-237.

praxis, a medida que los obreros federados navegaban los ríos y desembarcaban en cada uno de los puertos del país, la acción de los obreros marítimos federados fue tejiendo las relaciones y los contactos entre las distintas fracciones del proletariado distribuido a lo largo del país. Con su acción, la FOM puso en contacto a la clase obrera dispersa en distintas localidades, pueblos y ciudades. Al ponerla en contacto bajo el objetivo común de luchar por sus intereses económicos, el gremio marítimo construyó a la clase obrera como clase obrera argentina. La clase obrera se nacionalizó con la acción de la FOM y de la FORA IX. No, porque, de un día para otro, adoptaran la ciudadanía argentina. Sino, porque puso en contacto a obreros de distintos orígenes, los organizó a través de la FORA IX, a nivel nacional con un programa concreto frente a toda la burguesía y su Estado para lograr reformas laborales. Desarrolló una conciencia corporativa reformista que expresaba los intereses de todo el proletariado del país en una etapa en que el desarrollo del capitalismo en Argentina aún seguía hacia adelante.

Nacimiento y desarrollo.

El 11 de enero de 1907, tras unas tres semanas de huelga marítima, en una asamblea de 5.000 personas aproximadamente, nació la Liga Obrera Naval Argentina, que nucleaba a los marineros, pero aún no podía captar a maquinistas, oficiales, contramaestres, mozos, cocineros, que eran otros trabajadores que entraban en la categoría de marítimos. En 1910, tomó el nombre de Federación Obrera Marítima, y pasó a ser dirigida por Francisco Javier García, que reemplaza a Juan Colmeyro, quien había recibido una coima de la burguesía naval.¹⁵⁸

En el Congreso de 1912, en que la CORA sindicalista y la FORA anarquista buscaron fusionarse, García tomó la palabra para exponer que la posición de la FOM era a favor de la unidad obrera en la FORA IX: "envió sus delegados al congreso con el mandato de sostener el pacto de solidaridad y el nombre de la FORA por ser ésta la primera institución obrera del país que supo encauzar al proletariado por el verdadero camino de su emancipación." Pero, García advertía que "tendrán libertad para allanar cualquier obstáculo que pudiera impedir la unificación."¹⁵⁹

¹⁵⁸ García, F. J. "La Acción del capitalismo", en *La Unión del Marino* N° 115, noviembre 1925; Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., p. 78; Marotta: *El movimiento...* op.cit., Tomo II, pp. 62-63.

¹⁵⁹ Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 121; Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., pp. 81-82. Tengo la sospecha que la obra de Marotta es, en gran medida, la reproducción de materiales escritos por él para *La Organización Obrera* y otros documentos de difusión, razón por la cual, la obra de este sindicalista es una

Lo que la FOM buscaba, como bien deduce Marotta, era conciliar los diferentes intereses de las organizaciones obreras presentes con el fin de lograr la unidad nacional. Según Troncoso, García mostraba su preocupación por la necesidad de contar con bases amplias. Era la única manera de cancelar "el bochornoso espectáculo de que por causas nimias no sepamos cumplir con la misión que se nos ha encomendado, de crear una fuerza capaz de oponerse a la explotación capitalista y a la tiranía del Estado, únicos ansiosos de que la fusión no se haga."¹⁶⁰

En el noveno congreso de la FORA, en 1915, también se había votado a García de marítimos como parte del consejo directivo de la federación:

"Considerados y aprobados los precedentes despachos, en torno a los cuales sostienen los delegados un sereno debate, el congreso elige a Atilio Biondi, Francisco J. García, Pedro López, Bartolomé Senra Pacheco, Lucas A. Tortorelli, Sebastián Marotta, Emilio Basterrica, Juan Cuomo y David Scholnicoff, para el nuevo Consejo Federal."¹⁶¹

En octubre y diciembre de 1916, la FOM se enfrentará al conflicto que la catapultó a encabezar la lucha sindical entre 1916 y 1921. Durante todo el mes de octubre realizaron una campaña de agitación para reivindicar la necesidad de aumento salariales y de mejores condiciones de trabajo. Las empresas navieras rechazan el pliego de condiciones y se declara la huelga. Dice Marotta: "El pedido es rechazado por las entidades patronales y la huelga estalla el 20 de noviembre de 1916. Intervienen en la batalla más de 5.000 obreros: foguistas, marineros, patronos, conductores, ayudantes, contra maestres, personal de cámara, etcétera."¹⁶² Sin embargo Laura Caruso, siguiendo al DNT y el periódico de la FOM, dice que

"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, (...)"¹⁶³

Las denuncias permanentes sobre la partida de barcos con una tripulación menor a la reglamentaria, la

fuerza primaria de suma importancia para el estudio de las fuerzas que componían la FORA IX. He llegado a esta conclusión hipotética porque he encontrado textos enteros vertidos en documentos de la FORA IX que se reproducen en su libro sin cita alguna.

¹⁶⁰ LAO N° 260, 7(12/1912, citado en Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., p. 82.

¹⁶¹ Marotta: *Los fundadores...* op.cit., p. 193. También figuran estos datos en Abad de Santillán: *La FORA...* op.cit., p. 244.

¹⁶² Marotta: *Los fundadores...* op.cit., p.202.

¹⁶³ Caruso, Laura: *La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre de 1916*, Mimeo, Bs. As., 2008, p.7.

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 el 30 del mismo mes, realizando así el llamado a la iniciación de la acción de fuerzas para el día siguientes.¹⁶⁴

Lo que queda claro, es que el conjunto de obreros del puerto fueron confeccionando un pliego de condiciones que las empresas navieras no aceptaron. Conforme este conflicto se fue desarrollando, el estado a través del departamento nacional de trabajo (DNT) intentó mediar. Esto se refleja, el día 29 de noviembre, en el diario *La Argentina*, donde podía leerse el siguiente informe sobre la situación de los marítimos:

"Días pasados la Federación Obrera Marítima ha pasado una circular a los armadores, sometiendo a su consideración, el pliego aprobado en la última asamblea celebrada por los gremios de marineros y foguistas, en el que se estipulan las condiciones en que se efectuará el trabajo del personal de marineros y de maquinistas a bordo de los buques de la marina mercante argentina, a contar desde el primero de diciembre próximo. En dicho pliego solicitan, el aumento de los sueldos, horario de ocho horas, el pago de los servicios extraordinarios y el cumplimiento de las medidas de higiene dictadas por las autoridades y que al parecer no se cumplen. El presidente del Departamento Nacional de trabajo doctor Julio B. Lezama a fin de evitar una posible huelga que redundaría en perjuicio general ofreció su mediación amistosa, para poder llegar a un acuerdo entre ambas partes."¹⁶⁵

Esta primera mediación fue rechazada por la burguesía naviera, porque esta consideraba que el pliego no se podía llevar a la práctica sin dañar sus negocios, gravemente, y así se lo hizo saber el centro de cabotaje, que la nucleaba, al DNT:

"Ayer tarde, el gerente del Centro del Cabotaje Argentino, se dirigió por carta al doctor Lezama, informándole que en varias reuniones que había realizado el Centro con el objeto de estudiar el citado pliego, presentado por los obreros, habían llegado a la conclusión de que es absolutamente imposible modificar en lo más mínimo la situación y los trabajos de dichos gremios. En defensa de esta teoría, el gerente del Centro de Cabotaje, expone, que cuando estalló la guerra se produjo de inmediato la paralización completa del tráfico fluvial, lo que obligó a las compañías a poner en desarme gran cantidad de buques y que en la actualidad a pesar de que el tráfico se ha ido levantando, las compañías han ido

¹⁶⁴ *Ibid.*, p. 8.

¹⁶⁵ "Paro en perspectiva. Entre obreros de la marina mercante fluvial", en *LA* miércoles 29 de noviembre de 1916, p. 5.

reponiendo el movimiento de sus embarcaciones, y los fletes han experimentado una suba, el aumento en el valor del combustible y de todas las mercaderías del consumo de los vapores ha sido tal que apenas cubre los gastos. En vista de esta resolución es casi seguro que en la asamblea general que se realizará esta noche a las 8 en el local Olavarría 363, la Federación Obrera Marítima, se resuelva hacer efectiva la huelga general a contras desde el próximo viernes 1° de diciembre."¹⁶⁶

Las huelgas marítimas.

Efectivamente, el 29 de noviembre de 1916 se votó la huelga general, es decir, el paro de todos los obreros de la rama contra toda la burguesía de la rama, para que comenzara el día 1 de diciembre. En dicha asamblea se leyó la respuesta de las empresas al DNT y los obreros decidieron iniciar la huelga y mandar comisiones a Rosario, Corrientes y demás puertos del litoral para conseguir el apoyo de los obreros portuarios y que hagan abandono de sus puertos. La burguesía entonces pidió ayuda a la prefectura para poder continuar con el transporte de mercancías:

"Los representantes del Centro de Cabotaje conferenciaron en el día de ayer con el prefecto general de puertos para exponerle la grave situación a que estaba abocado el movimiento del cabotaje nacional y solicitarle al mismo tiempo los elementos necesarios para reemplazar a los obreros que hagan abandono de sus puestos y la adopción de las medidas necesarias para amparar la libertad de trabajo y mantener el movimiento de los buques postales o de la carrera. El prefecto manifestó que los armadores podrían contar con los recurrir de la armada, a fin de no interrumpir el servicio a los demás vapores que lo necesiten, siempre que el número del personal de la armada lo permita."¹⁶⁷

La situación para la represión estatal se estaba preparando, al aumentar la cantidad de efectivos policiales en el puerto y los alrededores y al solicitar el ministro de marina más hombres al Ministerio del Interior: "La prefectura general del puerto ha reforzado la policía portuaria, aumentando el personal encargado de la vigilancia en toda la zona del puerto. Por su parte el ministerio de Marina se ha dirigido al del Interior, pidiéndole las fuerzas necesarias para garantizar el orden en el puerto y sus inmediaciones."¹⁶⁸

Marotta dice que los armadores le habían restado importancia al conflicto y que habían pedido personal adventicio, no federado, a las agencias de colocaciones y a

¹⁶⁶ Ídem.

¹⁶⁷ LA, 30/11/1916, p. 5.

¹⁶⁸ Ídem.

Inmigración. Paralelamente, solicitaban que el estado garantizara fuerzas armadas para impedir que los huelguistas de la FOM tomaran contacto con los nuevos obreros¹⁶⁹. El 6 de diciembre, la dirigencia de la FOM se entrevistó con Irigoyen, en un acto que ha sido tomado como un hito en la relación estado-sindicato, aunque no era la primera vez que esto pasaba¹⁷⁰. Allí, García narra al presidente nacional las pésimas condiciones de trabajo de los obreros marítimos. Le pide que el estado mantenga la neutralidad en el conflicto, o sea, que no envíe las fuerzas armadas a reprimir a los huelguistas y que deje a éstos continuar con su lucha y difundir sus razones, pues la huelga era un derecho de las naciones civilizadas y no de la barbarie. Así comenta el hecho, quien fuera el secretario general de la FORA IX en aquel momento:

"Desde la iniciación de la campaña la FORA secunda el movimiento e interviene en su dirección. Contra la intervención parcial del Estado en el conflicto decide la huelga general. Antes de ponerla en práctica, apoya una resolución de la Federación Obrera Marítima de realizar una entrevista con el presidente de la República, Hipólito Yrigoyen, recientemente instalado en la Casa de Gobierno. Cumplen esta misión el secretario de la Federación Marítima, Francisco J. García, Bautista V. Mansilla, Lucas A. Tortorelli y otros miembros de la FOM y FORA. Aquel explica al presidente las causas y naturaleza de la huelga. Lo hace con vigor y elocuencia extraordinaria. Describe la vida de los obreros marítimos, sus penurias, angustias y peligros. Destaca los cuantiosos intereses pendientes de su labor. Pinta con frases de honda emoción su dura tarea. Pone de relieve las sórdidas condiciones a que están sujetos a bordo; sus extenuantes jornadas de trabajo; la paga miserables con que son retribuidos. (...) La patética descripción del secretario de la FOM impresiona al presidente. Sorpréndese éste que haya en el país, obreros en las condiciones explicadas (...) La huelga –afirman los representantes obreros– es un derecho de la clase obrera reconocido en toda sociedad civilizada. No un acto de barbarie, un motín o una acción insurreccional. (...) Reclaman al primer magistrado el mismo derecho que disfrutan los capitalistas: poder comunicarse con los obreros reclutados para advertirles del estado de conflicto de la flota de cabotaje. Las tropas impiden ejercer este derecho y solicitan su retiro. Declaran que no piden apoyo al Estado. Tampoco –agregan– debe éste prestárselo a los capitalistas. El conflicto debe quedar librado al juego de las fuerzas en pugna. Admiten su mediación para procurar su solución, mas no su intromisión a favor de una de las partes. El punto de vista obrero es atendido por el presidente de la República. Éste solicita a los obreros 24 horas para realizar una gestión ante los armadores y proponerles la solución del conflicto. Mas su gestión es infructuosa. Consecuentemente, dispone el retiro de las tropas. Esta medida inclina a la FORA a dejar sin efecto la huelga general. Sin el apoyo oficial, los armadores quedan a expensas de sus propias fuerzas. Veintiséis días más tarde, el Poder Ejecutivo llama a una delegación de la Federación

¹⁶⁹ Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 202.

¹⁷⁰ Caruso: *La huelga general...* op.cit., p. 13; Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 202-206. Rock: *El radicalismo...* op.cit, pp. 142-143; Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., pp. 83-84.

Obrera Marítima. Infórmale que los patronos han conferido al gobierno facultades para solucionar por vía arbitral el conflicto, habiéndose comprometido a aceptar las bases que él propusiera."¹⁷¹

La huelga había logrado movilizar y obtener la adhesión del personal de cámara, máquinas y cubierta, y recibió la solidaridad del resto de los sindicatos, incluso de Paraguay y Uruguay.¹⁷² La huelga siguió hasta el 4 de enero de 1917, momento en que se confecciona un laudo arbitral, en que se establecía que ningún huelguista quedaría cesante, que la jornada del personal de máquinas sería de ocho horas y el de cubierta de nueve, entre otras medidas.¹⁷³ Se habrían aprobado el 75 % de los reclamos obreros.¹⁷⁴ El resultado inmediato de esta primera huelga marítima había sido más que auspicioso para el gremio y mucho debía a la *neutralidad*¹⁷⁵ que había otorgado Irigoyen.¹⁷⁶ Es a partir de este punto que la FOM empieza a consolidarse con su "primer ruidoso triunfo".¹⁷⁷

Hay una segunda huelga marítima, a comienzos de 1917, que está inmediatamente ligada con la primera. La empresa Mihanovich, el capital más importante de la rama marítima, no aceptó implementar el acuerdo que se había firmado el 4 de enero. Esta empresa incentivó la creación de un sindicato amarillo, dirigido por Juan Colmeyro, quien había sido dirigente de la gremial antecesora de la FOM, la Liga Obrera Marítima. Éste habría sido echado de la organización, en aquella ocasión, debido a que habría aceptado un soborno de la burguesía naviera. Esta sociedad amarilla recibió el nombre de Sociedad Protectora del Trabajo Libre¹⁷⁸. Así el día 21 de marzo se tripula el vapor Edimburgo con personal no federado, o sea, no perteneciente a la FOM ni sindicato reconocido. La FOM declara la huelga a la empresa. Ésta, el día 3 de abril, inicia un lock out. El puerto se llena de fuerzas armadas. La FOM exige que se retiren argumentando que el gobierno no debía defender a una empresa que desconoció un acuerdo que el mismo gobierno había firmado. Las tropas son retiradas ante la amenaza

¹⁷¹ Marotta. *El movimiento...* op.cit., pp. 203-204.

¹⁷² Caruso: *La huelga general...* op.cit., p. 9.

¹⁷³ *Ibíd.*, p. 10.

¹⁷⁴ Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 204.

¹⁷⁵ La palabra *neutralidad* puede prestarse a confusión. Cuando aquí se la use o se hable de *neutral*, me referiré al hecho de que el Estado no interviene inmediatamente utilizando las fuerzas armadas (policía, gendarmería, ejército) para reprimir al movimiento obrero. Desde la perspectiva que aquí se sostiene, el estado argentino nunca deja de intervenir de alguna forma ni deja de tener un carácter burgués de clase. Las palabras *neutralidad* o *neutral*, se usan por comodidad.

¹⁷⁶ Rock: *El radicalismo...* op.cit., pp. 142-144.

¹⁷⁷ *Memoria y Balance del Consejo Federal del Undécimo Congreso (enero de 1919-noviembre 1920) de la FORA*, Talleres Gráficos de la compañía General de Fósforos, Buenos Aires, p. 8, columna 1. En adelante será citada como MB.

¹⁷⁸ Caruso: *La huelga general...* op.cit., p. 11.

real de una huelga general que podría paralizar el país.

Mihanovich intenta obligar a los oficiales (maquinistas, comisarios, capitanes, prácticos) a que tripulen las embarcaciones con personal no federado. De lo contrario, sus sueldos se verían reducidos. Estos se niegan. Se solidifica la solidaridad entre la oficialidad y la tripulación, entre los marineros y los capitanes, los foguistas y los jefes de máquinas. De esta unión nace un Comité de Huelga. Los principales dirigentes son: García (Federación Obrera Marítima), Alfredo Viola (Centro de Capitanes de Ultramar) y Manuel Gallardo (Centro de Comisarios Marítimos). Los enfrentamientos entre federados y no federados continuaban. En uno, el 24 de marzo de 1917, Colmeyro muere¹⁷⁹. El 22 de abril, la huelga termina, luego de la negociación que iniciara el jefe de la policía, Duffei, por orden del presidente Irigoyen. Cierran el acuerdo la FORA, la FOM y el Centro de Cabotaje Argentino (la organización corporativa de la burguesía naviera). Se cierra la sociedad amarilla, se terminan la huelga y el lock out. Se reconoce la validez del laudo arbitral de enero de 1917. La contratación del personal de máquinas y cubierta queda a cargo conjunto de la empresa y la FOM. Los oficiales de cada sección eran quienes decidían en torno a la contratación de obreros, que en los hechos debían ser federados.¹⁸⁰

A partir de 1916, la FOM irá mandando delegaciones a través de todo litoral en las giras de la FORA, a partir de donde, irá organizado sindicatos y organizando obreros, brindando ayuda material y transmitiendo su experiencia, formando cuadros. Las giras que la FORA IX implementó a lo largo de los años no han sido estudiadas aún. La importancia de la FOM al respecto es marcada en todo el tomo II del libro de Marotta¹⁸¹, en notas de los periódicos *La Organización Obrera* y *La Unión del Marino*, en el trabajo de Gori sobre *La Forestal*¹⁸², en las memorias de Ángel Borda¹⁸³ y en los balances y memorias de la FORA IX. En las fuentes primarias de la FORA IX se detallan los delegados enviados, y entre ellos, Francisco García, Fortunato Marinelli y Ramón Suárez¹⁸⁴, bajo la denominación de *excursiones de propaganda sindical*. No solo a partir de su propio proceso de trabajo, los obreros establecían relaciones con

¹⁷⁹ Marotta: *El movimiento...* op.cit., pp. 205-206.

¹⁸⁰ Caruso: *La huelga general...* op.cit., p. 12.

¹⁸¹ Además de los libro mencionados, sobre la vida de Marotta puede verse: AAVV: *Vida, obra y trascendencia de Sebastián Marotta. Juicios, semblanzas y anecdotario de un precursor del sindicalismo*, Editorial Calomino, Bs. As., 1971. En esta obra puede encontrarse textos de Abad de Santillán, Carbona, Ghioldi, Íscaro, Medina Onrubia de Botana, Troise, entre otros.

¹⁸² Gori: *La forestal...* op.cit.

¹⁸³ Borda: *Perfil de un libertario...* op.cit.

¹⁸⁴ MB, pp. 34-36 y pp. 46-48.

obreros de varios puntos del litoral, sino que a través de estas excursiones, las FOM también fue tejiendo una estructura de lazos de solidaridad real a lo largo de todos los ríos de Argentina¹⁸⁵.

Es importante remarcar lo de "solidaridad real", ya que esta solidaridad no es puramente discursiva, en tanto se dice o se enuncia, ni puramente jurídica, en tanto está establecida por el estatuto de la FORA IX¹⁸⁶. Es "real" en tanto pone en movimiento a los obreros en forma activa. Se podía mandar dinero, hombres o realizar boicots especiales. La solidaridad se manifestaba en acción y no sólo en palabras.

En 1919 tiene lugar el fenómeno conocido como Semana Trágica. Los sindicalistas y los anarquistas la llamaron *Semana Sangrienta*. Entre el 7 y el 13 de enero de 1919 se extiende una huelga general por las calles porteñas, con características insurreccionales. Por distintos puntos de la ciudad, a distintas horas, a lo largo de los días se suceden enfrentamientos de los obreros con la policía y con bandas paramilitares. Se realizan pogroms en los barrios judíos. Se habla de 100, de 700 muertos, de centenas o miles de heridos, de 20.000 o 50.000 detenidos. Las fuentes no se ponen de acuerdo en la magnitud del fenómeno¹⁸⁷.

El 7 de enero, en las inmediaciones de la empresa metalúrgica Vasena (en el lugar que actualmente se encuentra la plaza Martín Fierro, en el barrio de San Cristóbal), los obreros se hallaban en huelga protestando por la jornada de 8 horas, mejores condiciones de trabajo, reincorporación de los delegados despedidos y aumento salarial. Empleaba cerca de 2.000 obreros. La Asociación Nacional del Trabajo, había provisto de obreros rompohuelgas a la empresa para que continuara con sus labores. Cuando los obreros en huelga intentaron frenar el ingreso de los rompohuelgas a la empresa, la policía inició una represión de cuatro obreros. El día 7 de enero, alrededor de las cinco de la tarde, mientras una multitud acompañaba el entierro de las víctimas en el cementerio de la Chacarita, fuerzas armadas (al parecer, policías y bomberos) abren fuego sobre la caravana. En medio de una huelga general convocada por ambas FORA, los hechos se desencadenan desordenadamente. La FORA V creía que se hallaba en medio de una situación revolucionaria. La FORA IX intentaba negociar con el estado el cese del fuego, la liberalización de los presos y el cumplimiento de las condiciones

¹⁸⁵ Insisto nuevamente. Por cuestiones analíticas, aquí se prescinde de ferroviarios.

¹⁸⁶ MB, pp. 46-53.

¹⁸⁷ Sartelli, Eduardo: *La Plaza...* op.cit., p. 35.

demandadas por los obreros de Vasena, para descomprimir la situación, que se había tornado inmanejable.

Menos conocida resulta la huelga marítima que se da en paralelo a la Semana Trágica, y la sobrevive. La FOM venía exigiendo durante septiembre de 1918 que fuera consultada para cubrir las vacantes que se produjeran en los trabajos del puerto y las naves. Ante el creciente poder de la FOM, a principios de enero de 1919, las empresas navales nucleadas en el Centro de Cabotaje, decretan un lock-out, con la intención de debilitar al gremio¹⁸⁸. Éste reacciona con la huelga. Dice la FORA IX en su balance sobre los sucesos:

"El C. F. de la F. O. R. A., en conocimiento de los sucesos sangrientos ocurridos en día 7 del corriente en el barrio de Nueva Pompeya entre el personal huelguista de la casa Vasena, por una parte, y los crujiros de la misma, policía y bomberos, por otra, expresa su entusiasta solidaridad con los valientes huelguistas de aquella casa metalúrgica y su intensa protesta por el proceder de las fuerzas del Estado, las que no solo ampararon a los mercenarios armados por Vasena, sino que colaboraron con sus armas en la pretensión de aquellos de intimidar a los obreros en huelga, cuyas peticiones este Consejo Federal considera justa y de imprescindible satisfacción."¹⁸⁹

Es decir, la dirección de la FORA IX no sólo pensaba en los acontecimientos de Vasena, sino que tenía claro que tal movilización de fuerzas armadas ponía en peligro la huelga que llevaba a cabo en paralelo su sindicato más importante, la FOM:

"reunióse el Consejo Federal y comprendiendo la necesidad de concretar las aspiraciones del espontáneo movimiento, acordó someter a la consideración de los delegados las siguientes reivindicaciones indispensables, que se plantearían al gobierno como base para la solución del conflicto:

1° Solución del conflicto de los obreros metalúrgicos de la casa Vasena a satisfacción de los mismos.

2° Libertad de todos los presos por cuestiones obreras.

Además, gestionar que las fuerzas del Estado no sean utilizadas como elementos de coerción, a ser ciertas las versiones circulantes de que el Centro de cabotaje nacional habría obtenido la promesa, por parte del gobierno, de prestarle ayuda para resistir a la Federación Obrera Marítima."¹⁹⁰

La dirección de la FORA IX temía que la represión de la Semana Trágica diera lugar a la represión en el puerto a la huelga marítima, lo que podría haber dañado seriamente a su sindicato más importante. La FOM había crecido a lo largo de la

¹⁸⁸ Rock: *El radicalismo...* op.cit., pp. 191-192.

¹⁸⁹ MB, p. 5, columna 1.

¹⁹⁰ Ídem.

estructura económica del litoral, a su vez compuestas por una estructura celular a la que he llamado trinomio agro-portuario, en la medida en que el proceso productivo de mercancías agrarias tenía tres momentos principales: tierra-puerto-barco. Esta fuerza de la FOM puede apreciarse claramente:

“Desde el año 1916, a la Federación Obrera Marítima ningún movimiento obrero le es ajeno. Con su solidaridad, prodigaba en todas las formas, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa, Misiones, toda la costa patagónica, asisten al nacimiento de centenares de sindicatos y conviértense en escenarios de grandes batallas sindicales. Su acción repercute en el corazón de los feudos de La Forestal, en las fábricas de tanino de Las Palmas del Chaco y Formosa, en los yerbales misioneros. En estas zonas viven y se desarrollan poderosas empresas capitalistas que son, también, verdaderos Estados independientes dentro del Estado argentino.”¹⁹¹

La FOM tenía la potencia de movilizar una gran masa de obreros a lo largo de los ríos y sus tierras adentro o hinterland. Había contribuido a conformar muchos sindicatos con los que establecía lazos de solidaridad real¹⁹². De las huelgas del '16-'17, había conseguido el poder de controlar quiénes podían trabajar en los barcos y había logrado unidad entre la oficialidad y la tripulación. Estas características la estaban convirtiendo en el sindicato más importante.

El 11 de diciembre de 1918 la FOM presenta un pliego de condiciones al Centro de Cabotaje¹⁹³, en el que exige mejores salarios, una reglamentación del trabajo a bordo, aumento en las asignaciones para la manutención. Fijación de descenso semanales y el suministro de común acuerdo con las organizaciones de oficiales, del personal para la formación de las tripulaciones¹⁹⁴. Se están poniendo en juego tres elementos importantes. Primero, el aumento salarial. Segundo, el control de quién quiénes y cómo se decide qué obreros suben al barco. Tercero, el derecho o no a realizar boicot de solidaridad. Este último, significa, por ejemplo, que si el sindicato de obreros productores de cigarrillos está en huelga con tal empresa, entonces la FOM por solidaridad tiene derecho a no transportar los cigarrillos de tal empresa en conflicto. La primera parte de la huelga se inicia entre el 6 y el 7 de enero y termina el 1° de febrero. A

¹⁹¹ Ídem.

¹⁹² Esto no implica que todos los sindicatos fueran de la tendencia sindicalista, o sea, que respondieran directamente a la FORA IX o a la FOM. El partido socialista y los anarquistas también tenían sindicatos bajo su dirección. Sobre éste punto véase: Ansaldi, Waldo (compilador): *Conflictos obreros rurales (1900-1937)*, CEAL, Bs. As., 1993, Tomo 3.

¹⁹³ Caruso, Laura (2008) “*El Soviet del Puerto...*” op.cit., p. 5.

¹⁹⁴ Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 251.

los pocos días de haberse aceptado el acuerdo, los obreros marítimos deciden hacer un boicot a la carga del Molino Central, por hallarse sus obreros en conflicto. Este hecho es una de las razones por la cual las empresas decretaron un lock out, acompañado por la ANT, creada en 1918:

La huelga y lock-out que vamos a reseñar someramente son una demostración cabal de esos designios del gran capitalismo naviero y de los caballeros de la industria que en 1918 fundaron la mal llamada "Asociación Nacional del Trabajo" con el objeto declarado de impedir o hacer fracasar las huelgas, desconocer al proletario el inalienable derecho de asociación, el ejercicio de la solidaridad de clase, la práctica del boicot y sus acciones derivadas. Este conflicto se inició el 7 de enero de 1919 para imponer mejoras en los salarios, reglamentar el trabajo a bordo, aumentar las asignaciones para manutención, fijar los descansos semanales, establecer netamente que el personal a bordo debía ser requerido a la FOM y demás entidades marítimas, y se resolvió victoriosamente el domingo 1 de febrero, reanudándose las labores entre el 2 y el 3. Dos hechos circunstanciales determinaron al Centro de cabotaje argentino y al centro de navegación trasatlántica a declarar el lock-out dos días después. El primero fue la negativa de los tripulantes del vapor "Suiza" a cargar harina del Molino Central, boicoteado con anterioridad, y el segundo una incidencia entre los estibadores y los agentes navieros. Setenta días después se normalizó la situación en el puerto mediante el decreto de oficialización dictado por el poder ejecutivo con fecha marzo 28.¹⁹⁵

La FOM dio por terminado el conflicto el 15 de abril de 1919 con el siguiente comunicado:

"La tripulación al volver a bordo, lo hará ocupando los mismos puesto que ocupaban cuando desembarcaron. Las peticiones de personal para los barcos las hará la aduana o resguardo a la Federación Obrera Marítima, el que, para embarcarse, no necesita de una nueva inscripción, bastándole al tripulante acreditar su condición de tal con la libreta de navegación extendida por la prefectura general de puertos. El pago de los haberes de la tripulación lo efectuará la aduana. Toda reclamación que se relacione con la falta de cumplimiento del pliego de condiciones o cualquier cuestión que afecte los intereses de los asociados, deberá hacerse a la aduana, y en caso de no tener éxito, la acción remitirá todos los informes que considere necesarios a esta secretaría, para que el consejo federal se encargue de la transmisión del asunto. En ningún caso de debe parar la navegación o las operaciones de un buque, sin previa consulta a la secretaría central. De acuerdo con los intereses del gremio se ha resuelto no trabajar ni navegar con personal que no esté asociado. De manera que los camaradas deberán poner el mayor empeño en dar cumplimiento a esta resolución, máxime cuando para evitar conflictos, la aduana no embarcará sino el personal que le provea la F. O. M. Para el cobro del mes de febrero, los patrones deberán enviar las planillas a esta secretaría, que lo gestionará. Por último, todas las cuestiones que

¹⁹⁵ MB, p. 8.

ocurran a bordo de los buques cuyos armadores no residan en esa localidad, cuando ofrezcan dificultades para su solución, deberá consultarse al consejo para que éste realice las gestiones que crea conveniente."¹⁹⁶

La FOM ha obtenido como victoria un decreto de oficialización que le garantiza en los hechos un control sobre quién podía subir a los barcos y quién no¹⁹⁷. El decreto se había aprobado el 28 de marzo de 1919 por el Poder Ejecutivo Nacional. Allí se declara que era inadmisibles que se pudiera tolerar la paralización del cabotaje por más tiempo del que ya había durado la huelga de ese año. Es así que el decreto dispuso la oficialización de las tripulaciones, fijando los sueldos que cada tripulante debía percibir. En el artículo 1º decretaba que la aduana del puerto de la capital federal, secundada por la Prefectura General de Puertos, debía suministrar el personal de a bordo de los vapores, buques y lanchas. El pago de dicho personal debía depositarse en el Banco Nación, y a las órdenes de la capital¹⁹⁸. En esa designación a cargo de la Aduana, ésta debía consultar a la FOM, razón por la cual, en los hechos, ésta podía hegemonizar la fuerza de trabajo de puerto en puerto.

También podemos observar, como la FOM se ha constituido en núcleo de obreros que se han separado del resto, al transformarse en un núcleo estable de obreros organizados que ejercen la dirección de la lucha sindical. Este núcleo de obreros organizados, entre quienes sobresale principalmente Francisco García, es el que forma la primera burocracia sindical argentina.

El decreto de oficialización le daba un mayor poder a la FOM como burocracia sindical. Y, de cierta manera, fue un primer elemento de estatización del movimiento obrero. En su mayoría, los miembros de la FOM eran *sindicalistas independientes*, es decir, no buscaban en los hechos la revolución ni aceptaban la subordinación al Estado. Aspiraban a la independencia sindical con respecto a las empresas y poder estatal. Si bien esto estaba presente en el gremio marítimo, en el mismo acto de pedir la neutralidad al Estado, de demandar y obtener un decreto que les facilitaba el derecho para disponer de los puestos de trabajo, la FOM asumió una forma de lucha que queda sujeta al aparato estatal. Su poder, en parte, derivaba de la intervención directa del

¹⁹⁶ MB, pp. 10-11.

¹⁹⁷ Garguín menciona los decretos de oficialización, pero no los analiza. Hasta donde conozco, por el momento solo Laura Caruso los ha analizado. Para esta historiadora, había ambigüedad en el decreto que finalmente se aprobó. Pero, lo que sí está claro, es que la FOM conservaba en los hechos el control de los registros de personal debido a que su relación de fuerza con el Estado y las empresas marítimas así se lo permitían. Ver: Caruso: "El Soviet..." op.cit., pp. 7-9.

¹⁹⁸ "La intervención oficial.", en BLUM N° 45, septiembre 18 de 1920.

Estado en garantizarle cierto *monopolio de hecho* para *representar a los trabajadores* de la rama y para *negociar en nombre de ellos*. El poder estatal le estaba reconociendo a la FOM ambas potestades. Se generó una dependencia de hecho del Estado para la labor sindical. Si el Estado decidía desconocer estas condiciones, la FOM quedaba expuesta y desarmada. Esto sucedería recién cuando el gobierno de Irigoyen decidiera *liberar el puerto* a fines de mayo de 1921.

Sin embargo, a pesar del breve tiempo que duró, esta dependencia fue elemento de una incipiente estatización del movimiento obrero. Además, nos muestra la fragilidad de hablar de *neutralidad estatal*. El Estado nunca es neutral. Siempre interviene: a veces negociando, a veces buscando consenso, a veces ganando tiempo, y otras reprimiendo.

Antecedentes inmediatos de la Gran Huelga.

Durante la huelga de 1919 y después que finalizara cuando el decreto de oficialización fuera aprobado, la empresa Mihanovich, continuó tomando acciones que intentaron burlar los derechos que la FOM había conseguido. Se había decretado que el personal del puerto y de los barcos debía pasar por la supervisión y aprobación de la aduana y de la FOM. La empresa M intentaba por todos los medios contratar personal no federado. La huelga de 1919 había estallado el 7 de enero de 1919, cuando el vapor Ciudad de Montevideo, que izaba la bandera uruguaya y era tripulado por personal oriental, quedó detenido en el puerto de Buenos Aires. Al desembarcar la tripulación que representaba la FOM, sólo quedó a bordo el personal que integraba la Unión Naval de Oficiales. El 17 de enero, el gobierno uruguayo procedió a su requisamiento, o sea, asumió el control de la embarcación apoderándose por confiscación, enviando a cinco maquinistas de la marina de guerra y un abundante personal subalterno. Y, todo el personal de oficiales que se hallaba a bordo tuvo que dejar su lugar y desembarcar.

El 23 de abril cuando ya había terminado el lock out que habían decretado los armadores por efecto del decreto de oficialización, el vapor *Ciudad de Montevideo* tuvo que reparar sus máquinas. De esta manera, la empresa Mihanovich solicitó el concurso de los maquinistas argentinos que tuvieran documentos uruguayos, a fin de que estos dirigieran los trabajos, que se efectuaron en el puerto de Montevideo. Cuando el vapor estaba listo para navegar, la gerencia de la empresa les propuso a los maquinistas, que había intervenido en la reparación de las máquinas, navegar con personal no afiliado a las distintas organizaciones de marítimos. La mayoría de los obreros rechazó la oferta y

procedió a desembarcar. "Con excepción del jefe de los maquinistas, el resto, cumpliendo con un convenio estipulado entre la Unión Naval y Centro de Cabotaje, según el cual aquellos no se obligarían a trabajar con personal no federado, rechazó la proposición de la empresa, procediendo, de inmediato, a abandonar el barco."¹⁹⁹ Cuando la empresa tuvo que designar al jefe de máquinas su reemplazante eligió a un sujeto que no pertenecía a la compañía y que era empleado en obras sanitarias de la nación. La empresa naviera no respetaba el escalafón de antigüedad. En este mismo suceso, resultaron excluidos de sus puestos maquinistas, baqueanos, comisarios, oficiales de primera y telegrafistas, con más de 20 años de antigüedad, muchos de ellos.

Cuando el Poder Ejecutivo Nacional dictó el decreto de oficialización, el vapor *Eolo*, de bandera argentina, estaba siendo reparado en los astilleros del Carmelo (Uruguay). A bordo había personal de máquina, cámara y cubierta afiliado a las distintas organizaciones marítimas. Cuando estaba concluyendo la reparación, la empresa llamó a los maquinistas, y sin tener en cuenta que el personal, debido al decreto de oficialización debía ser facilitado por la aduana, les propuso que navegaran con personal no federado. Los maquinistas, respetando la oficialización y el pacto de solidaridad que los liga con el resto de la tripulación, rechazaron la oferta:

"El Centro de maquinistas, no obstante tener conocimiento de que aquel personal sería reemplazado –pues la empresa para cubrir las apariencias de respetar la oficialización había cambiado en seguida la bandera nacional por la uruguaya –aconsejó a los maquinistas que no abandonaran el barco hasta tanto no estuviera concluida la reparación."²⁰⁰

Para comenzar su navegación, el buque *Eolo* necesitaba cinco maquinistas, los cuales fueron guiados en los primeros viajes por uno de los inspectores de máquinas. Ese personal reemplazó a dos maquinistas, a dos baqueanos y al capitán, quienes tenían más de 18 años de servicio. Ante este avance de la burguesía, la Sociedad de Radiotelegrafistas de la Marina Mercante Argentina, llegó a negar personal para el vapor *Eolo*.

Antes de producirse el conflicto de la gran huelga de la FOM, que se inicia el 12 de febrero de 1920, el vapor *Venus*, de bandera nacional, estaba reparándose en los

¹⁹⁹ "Vapor Ciudad de Montevideo" en MF, publicado en el *BLUM* N° 9, abril 10 de 1920, MF. Sobre estas acciones, me baso en este documento. Por su extensión larga y para facilitar la lectura de este trabajo, reduciré la forma de citas textuales para agilizar la exposición.

²⁰⁰ "Vapor Eolo", en MF.

astilleros de San Fernando. Mihanovich solicitó al Centro de Maquinistas que trasladara al tercer oficial de máquinas del barco *Ciudad de Buenos Aires* al vapor *Venus*, para que se hiciera cargo de los trabajos. Precisamente, la empresa, en su afán de evitar la oficialización y de excluir a todo obrero federado, propuso al maquinista que al iniciar la navegación lo hiciera con personal no organizado. El maquinista rechazó esa indicación. En consecuencia, la empresa sustituyó la bandera nacional por la uruguaya, "excluyendo al maquinista Nicolás Quartino, empleado en la empresa desde 1904. En cuanto al capitán, señor Juan Veppo, con veinticinco años de servicios, hubo de correr, por las mismas razones, igual suerte"²⁰¹

El buque *Rivadavia*, también conocido como *Arapey*, tenía máquinas a vapor. La empresa las cambió por las de combustión interna y con el fin de tener al frente un maquinista práctico en estos motores. Solicitó al Centro de Maquinistas que el primer maquinista del vapor *Asunción* pasara al *Rivadavia*. Este traslado se hacía en perjuicio del obrero, pues se le rebajaba el sueldo de 420\$ a 400\$. Esta pérdida para maquinista no fue tenido en cuenta por la empresa. Ésta también quiso imponerle personal no federado. La negativa de éste como la del capitán del *Rivadavia*, con 19 años de trabajo, fue motivo para la separación de ambos.²⁰²

El vapor *Luna* navegaba con bandera uruguaya desde 1917. Su jefe de las máquinas era empleado en la empresa desde 1893, siendo patentado en la Argentina y Uruguay. En el mes de junio de 1919, después de la terminación del lock out, el gobierno uruguayo entregó el *Luna* a la empresa. Inmediatamente fue tripulado con personal de ésta, asociado en los distintos sindicatos. Continuó en esa situación hasta el 18 de diciembre de 1919. En esa fecha, a raíz de una huelga del personal de los talleres de Carmelo, la empresa embarcó en este buque personal adventicio que había reclutado para reemplazar a los huelguistas de los talleres de Carmelo. La tripulación se negó a seguir el viaje con aquel personal a bordo. En estas circunstancias acudió el cónsul uruguayo, quien procedió a tomar declaración a los tripulantes y levantar un acta. Luego de cuatro horas, la empresa, resolvió desembarcar al personal adventicio. Cuando parecía que la dificultad había sido superada. El vapor emprende viaje. Al llegar al primer puerto uruguayo, Colonia, por orden de la empresa M, fue declarado cesante

²⁰¹ "El vapor Venus", en MF.

²⁰² "El vapor Rivadavia", en MF.

todo el personal, y sin dar mayores explicaciones, reemplazado por otro reclutado en aquel puerto²⁰³. Los casos similares se repiten por todos los puertos.²⁰⁴

La FOM uruguaya estaba enterada de estos sucesos, pero al parecer no era tan fuerte como su par argentina:

“Pero la FOM, que siempre vigiló al enemigo, dióse cuenta de la maniobra y notificó a los camaradas uruguayos de lo ocurrido en los barcos citados, los cuales escaparían a su contralor, aún cuando tenía personal subalterno organizado a su bordo, la Federación Obrera Marítima uruguaya no estaba en condiciones de realizar ninguna acción, porque en sus asociados reinaban el desaliento, la confusión y la desconfianza, y la mayoría no acataba las resoluciones de la organización. Por otra parte, los señores P. Mihanovich y Luis Doderó remitieron, por ese entonces, una circular “privada” a los oficiales instándolos a alejarse de las organizaciones existentes y a crear una del personal de la compañía que o tuviera ningún vínculo con el resto del gremio, menos aun con la clase obrera, y sostenía una lucha cruenta contra el personal de talleres, el que vio aumentar el personal de adventicios, en forma tal, que en los talleres de San Fernando pasaban de trescientos.”²⁰⁵

Ante la frecuencia de estos hechos de parte de la empresa Mihanovich, la gran huelga que se inicia en febrero de 1920, aparece como una continuidad de la huelga de 1919. La empresa intentaba desconocer el decreto de oficialización, elemento de poder de la FOM, que le permitía controlar el trabajo en el puerto. En sus memorias, Luis Doderó, gerente y accionista de la empresa Mihanovich desde enero de 1919, reconoce que tal poder de la FOM iba en contra de los intereses de la empresa al afectar la libertad de trabajo. Y éste era el núcleo del conflicto para la burguesía marítima: “Es inútil nuestra insistencia de que no podíamos despedir dichos tripulante, embarcados oficialmente, sin previo acuerdo con las autoridades de dichos países, que, por otra parte, no entendían aceptar la ingerencia de sindicatos argentinos en buques de sus nacionalidades.”²⁰⁶

iii.d. La organización patronal: ANT y Liga Patriótica.

Este conjunto de relaciones, le daba un enorme poder a la hora de negociar porque podía dirigir la fuerza de trabajo en la medida que esta estaba federada en la

²⁰³ “El vapor Luna”, en MF.

²⁰⁴ “Vapores Uruguay II (Dayman) Herald” y “Nuevos Casos”, en MF.

²⁰⁵ Marinelli, p. 11.

²⁰⁶ Doderó: *La navegación...* op.cit., p. 115.

FOM. O sea, era parte de ella. Los obreros de la rama en su totalidad respondían a este sindicato. Además, como veremos más adelante, los obreros federados eran los más capacitados para desarrollar las tareas de abordó. Aunque el proceso de subsunción real estaba avanzado, aún era necesaria cierta calificación, fruto de educación y experiencia, para que el barco no se pierda o no se hunda, ante algún desperfecto. Razón por la cual, si ya era complicado traer personal adventicio, era más difícil encontrar obreros no federados con la cualificación necesaria para ser marinero. El control de personal a bordo será el eje del conflicto, pues una parte importante de la fuerza de la FOM radicaba allí. Así fue que: "Sin solicitar ninguna mejora económica, cerca de cinco mil obreros hicieron abandono del trabajo para defender su organización, sabiendo de antemano que tendrían que luchar con un poderoso enemigo, el cual contaba, además con el apoyo incondicional de los capitalistas concentrados en la Asociación del "trabajo", y que la empresa estaba dispuesta a una resistencia de seis meses."²⁰⁷

La primera posguerra, como hemos visto, había traído una recesión. Esto generó desocupación y baja de los salarios. A fines de 1916, la situación empieza a mejorar y la economía a expandirse. Estas circunstancias permitían al movimiento obrero mejores condiciones para la lucha sindical. Ante la acción radical y la fuerza del movimiento obrero, la burguesía en 1918 se organiza fundando la Asociación Nacional del Trabajo (ANT), una asociación patronal²⁰⁸. Su principal dirigente serían el doctor en derecho Atilio dell'Oro Maini. Defendían la libertad de trabajo, lo que no era otra cosa que la libertad de la burguesía para decidir a quién contratar y cómo explotarlo: "Aunque iba a rechazar que el Departamento Nacional del Trabajo caracterizase sus actividades en esos términos, su aclaración de que sus esfuerzos se orientaban tan solo a asegurar que el ejercicio del derecho de huelga, que le merecía entero respeto, no coartase la libertad de trabajo de quienes no se sumaban a ella no hacía sino traducir a un lenguaje menos preciso esa caracterización que parecía hallar ofensiva."²⁰⁹

Como organización, la ANT ofrecía dos servicios que iban de la mano. Brindaban fuerzas armadas privadas para custodia y proporcionaban crumiros, obreros rompeshuelgas, a aquellas empresas que tuvieran problemas para seguir con sus negocios por huelgas y otras acciones obreras: "la Asociación del Trabajo, que no es, como se

²⁰⁷ Marinelli, p. 12.

²⁰⁸ Sus ideas se difundían a través de dos publicaciones. *La Concordia* y el *Boletín de la Asociación del Trabajo*.

²⁰⁹ Halperín Donghi: *Vida y Muerte de la República Verdadera (1910-1930)*, Editorial Ariel, Buenos Aires, 2005, p. 133.

dice, un improvisado obstáculo contra las pretensiones de los obreros azuzados por los sindicatos de resistencia, sino una Federación de centros patronales, algunos de ellos de larga y provechosa actuación anterior a la fusión reciente.²¹⁰

Para la FOM, la ANT buscaba atacar y eliminar su control sobre los obreros marítimos y de otras labores, sobre los que podía influir gracias a su poder sindical. Después del conflicto de 1919, las empresas continuaron tripulando sus barcos con obreros no federados o contratándolos en labores cercanos, como la construcción naval, especialmente. La ANT era la encargada de conseguir los crumiros.

La ANT pensaba que el problema era que se habían deformado los sindicatos y que había que refundarlos. La culpa sería de los rojos o anarquistas. Para la burguesía no había diferencia:

“Ya sea por defectos de nuestro temperamento, o por falta de cultura o bien por gran cantidad de anarquistas extranjeros que aquí forman parte del proletariado, resultan estériles y perniciosas las instituciones sociales que se fundan a semejanza de los modelos de Europa. (...) El sindicato no se fundó en Europa para hacer huelgas, pues en tal paso no habría obtenido la aprobación de la ley. (...) La ley francesa proclama y aplica el principio de que ‘todo patrón y todo obrero es libre de trabajar aisladamente en lo que quiera y de entrar o salir de cualquier gremio’. Entre nosotros no existe nada de eso. Así se explica que nuestros gremios formen un estado autónomo dentro del Estado, y que estén militarmente organizados hasta para atacar la propiedad y la vida de los demás habitantes del Estado.”²¹¹

La burguesía aglutinada en torno a la ANT percibía que la organización del movimiento obrero estaba llegando a un punto que constituía un estado dentro del estado mismo. Esto significa, que concibe al movimiento obrero organizado como una fuerza social capaz de ejercer violencia centralizada. Esta caracterización se ajustaba a la crítica que le hacía al radicalismo por no reprimir y mantener su neutralidad. Lo que la ANT decía, puede interpretarse de dos modos: o bien, el personal político radical no era el necesario para las tareas que la burguesía le urgían, o bien, el estado argentino estaba en descomposición, se estaba rompiendo por dentro, y por lo tanto correspondía a la burguesía concreta armarse y defender sus intereses. En cualquiera de los dos casos, la ANT justificaba su necesidad de existir.

En 1919, durante la Semana Trágica, surgen varias fuerzas paramilitares que

²¹⁰ “La conveniencia y necesidad de las asociaciones patronales”, en *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo* I/1, 05-02-1920. Esta fuente y las que siguen sobre la ANT y la Liga Patriótica, están publicadas en Tulio Halperín Donghi: *Vida y Muerte...* op.cit., p. 443.

²¹¹ “Deformación de los sindicatos”, en *La Concordia*, 17 de febrero de 1921, Bs. As.

atacaban obreros y barrios judíos. Ese mismo año se reunirán, tomando el nombre de Liga Patriótica Argentina (LPA). Recién en febrero de 1921 se oficializa como tal y en abril asume la presidencia formal y vitalicia Manuel Carlés, quien en 1918 había sido interventor de la provincia de Salta por orden de Irigoyen²¹². La liga funcionaba a partir de brigadas paramilitares por localidad y tenían asambleas semanales, donde se establecían las tareas del momento²¹³.

En la apertura del primer congreso de trabajadores de la Liga Patriótica, Carlés pronuncia las siguientes palabras, donde marca la conciencia de las tareas burguesas a realizar:

“¡Sí! Desde ese día hemos cumplido el juramento de no consentir que el crimen encubierto con motes sonoros de falso humanitarismo se enseñoree en las universidades, en las escuelas, en las plazas, en los campos y talleres de la república, sin que aparezca la mano fuerte que lo desenmascare; desde ese día pudimos pronunciar la palabra que el snobismo había proscripto de los labios débiles para enseñarles lo que sólo se aprende en el país del dolor y del miedo: al gemido ‘soviet’ respondamos con el grito de ‘patria’. (¡Muy bien!) Hay ideas descaradamente populares como la antipatía al fuerte, a la autoridad, al patrón y, en los últimos tiempos, a la virtud del ahorro, de la previsión y de la templanza; por consiguiente, hay que decidirse a decir las verdades que “no son literalmente populares”, como la disciplina del trabajo, la subordinación al jefe, el hábito de respeto y la moderación de la conducta (...) ¿Cuál es el problema actual? La respuesta será dada por este Congreso de Trabajadores que se ha reunido para proclamar afirmaciones: para afirmar nuestro derecho, para afirmar nuestros intereses, para afirmar nuestra nacionalidad. Afirmar los derechos dentro del “Estado”, bajo la “democracia” ya que fuera de ese mundo sólido se haya el anarquismo con sus negaciones, el sindicalismo con sus exclusiones, el socialismo con sus ambigüedades.”²¹⁴

La ANT propiciaría los crumiros, obreros no federados y baratos, para las empresas, en el caso de la Gran Huelga, para Mihanovich. La LPA garantizaría la fuerza de choque y protección de los intereses burgueses a lo largo de país. En distintas localidades contó con el apoyo explícito de la policía y el poder político, para atacar a los obreros federados y/o para proteger el traslado de los crumiros de la ANT. Ambos

²¹² Caterina, Luis María: *La Liga Patriótica Argentina. Un grupo de presión frente a las convulsiones sociales de la década del '20*. Buenos Aires, Editorial Corregidor, Bs. As., 1995; Halperín Donghi: *Vida y Muerte...*, op.cit., pp. 136-142; Ospital, María Silvia: *Inmigración y nacionalismo: la Liga Patriótica y la Asociación del Trabajo (1910-1930)*, CEAL, Bs. As., 1994; Rock, David: *El Radicalismo...*, op.cit., Capítulo 8.

²¹³ En el diario *La Argentina* pueden seguirse resúmenes de estas asambleas y sus resoluciones, en la página N° 4 de sus distintos ejemplares, y el diario *La Época*, a partir del 20 de enero de 1919.

²¹⁴ Carlés, Manuel “Discurso de apertura del Primer Congreso de Trabajadores de la Liga Patriótica Argentina”, en Halperín Donghi: *Vida y Muerte...* op.cit., p. 451-453.

grupos actuaron como bandas paramilitares y pedían la libertad de trabajo en el puerto. O sea, que la burguesía pudiera contratar a quien quisiera y pagarle el salario que así estableciera. A lo largo de 1920 y de 1921, la FOM no solo deberá enfrentarse directamente con las empresas, negociar y en ocasiones recibir represión estatal, sino que deberá enfrentarse cotidianamente con estas dos organizaciones burguesas constante y cotidianamente.

IV. LA GRAN HUELGA DE 1920-1921.

iv.a. Periodización: ¿por qué?

La gran huelga de la FOM se inicia en febrero de 1920 y concluye en marzo de 1921. Es necesario hacer una advertencia sobre ella. En mayor medida, se trató de una *huelga parcial* de los obreros marítimos de la FOM contra la empresa Mihanovich, que era el capital más importante de la rama. Si bien al inicio el conflicto había afectado a otras empresas, al poco tiempo, éstas capitularon, y *la M*, como se conocía a esta empresa, quedó sola. Jamás se llegó a declarar una *huelga general* de la rama, aunque este fue un punto de discusión entre los obreros mismos.

Resulta difícil realizar una división cronológica exacta de la Gran Huelga, debido a que, a lo largo de estos trece meses, se pueden apreciar acciones con características que se repiten. Sin embargo, hemos preferido dividir la exposición en tres momentos, en la medida en que podemos abstraer de la observación de los hechos, tres aspectos generales, que no tienen fechas precisas de inicio y final, pero sí un orden de desarrollo. Primero, vemos un *inicio* aguerrido por parte de los sectores en lucha, con un conflicto que involucra a varias empresas y que no se espera que dure mucho tiempo.

En segundo lugar, captamos un *desarrollo de la huelga*, en que las negociaciones van y vienen, sin llegar a solución, dónde la empresa Mihanovich ha quedado como la única en conflicto. Los obreros advierten la posibilidad de un conflicto más largo y se organizan para resistirlo, extendiendo una red de relaciones de solidaridad desde el puerto mismo de Buenos Aires hasta los puertos del Paraguay. También aparecen diferencias internas en torno a la envergadura del conflicto y la necesidad o no de una huelga general. En paralelo, se despliega la reacción cada vez más violenta de la burguesía, a lo largo de los ríos y puertos. El inicio de esta segunda etapa lo situamos hacia el 20 de mayo. A lo largo de junio se extienden las medidas y discusiones que se sostendrán a lo largo del resto del conflicto. Para facilitar la presentación de nuestra investigación hemos decidido dividir a esta segunda etapa en dos subperíodos. El primero lo hemos denominado *Medidas y Debates*, y abarca los días que van entre el 20 de mayo y el 31 de junio. Aquí mostramos los debates internos, las medidas que se adoptan para hacer frente a la extensión del conflicto y los hechos que se desarrollan en paralelo. El segundo período abarca desde el 1° de julio al 1° de noviembre y lo hemos llamado *Invierno y Primavera de la Gran Huelga*. En él,

relatamos los hechos más importantes que suceden en esos 4 meses y cómo se van desplegando las discusiones entre los obreros marítimos. En esta etapa el Gobierno Nacional presenta un proyecto para requisar los barcos de la empresa y el conflicto parece llegar a un punto culminante. Sin embargo, la negociación vuelve a estancarse a fines de octubre.

Finalmente, la tercera etapa trata del desgaste de la situación para los obreros y la burguesía, produce el *agotamiento de la huelga* y la necesidad de un *acuerdo*. Ésta abarca desde el 1° de noviembre de 1920 hasta el 10 de marzo de 1921.

iv.b. Primera etapa: el inicio del conflicto. Causas, hechos y consideraciones.

Como hemos visto, la FOM había obtenido de la huelga de 1919, un decreto de oficialización que le daba, en los hechos, el poder para controlar qué obreros podía subir a los barcos y cuáles no. De esta manera, sólo podían trabajar los obreros federados, es decir, aquellos que eran parte de la FOM. Las empresas marítimas no podían contratar libremente a quien quisieran. Debían negociar con la FOM y aceptar obreros sindicalizados. Esto imposibilitaba a la burguesía marítima para contratar otros trabajadores a los que podría pagarles menos salarios o que al menos no respondieran a las órdenes del gremio marítimo. Por ejemplo, cuando había un boicot, los obreros federados estaban obligados a realizarlo por lazos de solidaridad. En cambio, si hubieran sido no federados, este percance, para la burguesía, podía haberse evitado. De allí que la burguesía marítima y sus representantes reclamaran la libertad de trabajo en el puerto. Luis Doderó, gerente y accionista de la empresa más importante de cabotaje marítimo y fluvial de la época, la empresa Mihanovich, al reflexionar sobre la huelga marítima de 1919, recuerda que los boicots por solidaridad eran lo que más le preocupaba y por lo cual habían decidido llamar a lock-out, ya que peligraban sus negocios. Para la burguesía, la culpa de todo era de los obreros que se dejaban llevar por ideas extranjeras:

"la huelga marítima del 6 de enero al 4 de febrero de 1919, termina con un compromiso por ante el Ministro Álvarez de Toledo, concediendo todas las demandas de mejoras que reclama el personal. Los armadores apoyados por el Ministro desconocen la legalidad del boicot de cargas y pasajeros, compromiso que es desoído por los dirigentes que insisten en rechazar cargas de firmas boicoteadas. La huelga deriva en un "lock out" patronal, volviendo a tripularse los buques el 15 de abril, con las seguridades que daban los dirigentes de que serían limitados los boicots. Pero a poco vuelven los

marítimos con nuevos pedidos de aumentos. Se dividen conforme a distintas ideologías, y así se solidarizan con federaciones extremistas, "quintistas" (o del 5º congreso), mientras otros responden al 10º congreso, de tendencias socialistas más moderadas. (...) No obstante acceder los nuevos gestores a casi todas las demandas de mejoras, de poco valen palabras y promesas para sostener el principio de autoridad u disciplina en los buques, y deben transar con exigencias de distintas especies que agitadores foráneos introducen en el ambiente marítimo argentino."²¹⁵

La gran huelga de la FOM se iniciará el 12 de febrero de 1920 y terminará alrededor del 10 de marzo de 1921, y fue considerada por sus dirigentes obreros como victoriosa: "una de las más arduas y difíciles luchas que ha librado por la F. O. M. es sin disputa la recientemente terminada, que fue uno de sus mejores éxitos. Refiérome a la gran huelga iniciada el 12 de febrero de 1920, victoriosamente solucionada el 10 de marzo de 1921."²¹⁶ Así presentaba el diario radical *La Época*, el inicio de la huelga:

"Boicot a la empresa Mihanovich. Se reunieron anoche en asamblea general los afiliados a la Federación Obrera Marítima con el fin de tratar la negativa al petitorio que hiciera a la empresa Mihanovich por intermedio del administrador de la aduana, para que dicha compañía permitiera que los buques de bandera uruguaya puedan ser tripulados por personal de dicha asociación obrera. Después de un largo y acalorado debate, se resolvió declarar 'el boicot' a todas las embarcaciones pertenecientes a la firma Mihanovich. (...) Los tripulantes de todos los barcos que permanecían en sus puertos se negaron a efectuar hoy operaciones de ninguna clase. Por esta causa no saldrá hoy ninguna de las embarcaciones que tenían anunciada su salida."²¹⁷

La empresa armadora Mihanovich, para esquivar el control de la FOM, había matriculado varios barcos en Uruguay y desembarcado la tripulación que formaba parte de la organización sindical. En paralelo al conflicto portuario, se desarrollaba una huelga larga del sindicato de chauffeurs de carros²¹⁸, quienes tendrán mucha importancia en junio de 1921.

El 14 de febrero, *La Nación* empieza a manifestar las dudas que el conflicto abre

²¹⁵ Dodero: *La navegación...* op.cit., pp. 114-115.

²¹⁶ García, Francisco (1921) "Prólogo" en Marinelli, Fortunatto: *Por el derecho obrero. Resumen histórico de la gran huelga marítima. Febrero 12 1920-marzo 10 1921*, Mayo de 1921, p. 4. En adelante esta fuente se la citará como *Marinelli*.

²¹⁷ "Conflicto Portuario", en *La Época*, viernes 13 de febrero de 1921. En adelante LE. Ver también: "Las Incidencias en los servicios de cabotaje. Bajo una continua repetición de conflictos...", en *La Nación*, 13 de febrero de 1920. En adelante, LN.

²¹⁸ Ver: "Huelga de los Chauffeurs", en LE 14 de febrero 1920, 15 de febrero, 16 de febrero y 19 de febrero de 1920; "El petitorio de los chauffeurs a la Intendencia...", en LN miércoles 11 de febrero de 1920, p. 7; "La situación planteada por el gremio de los chauffeurs...", en LN, viernes 13 de febrero de 1920, p.5.

para la burguesía argentina ante la paralización de los servicios marítimos al decir que la paralización de todos los buques de la empresa Mihanovich, donde sólo navegan los de bandera uruguaya, podía dar por resultado contratiempos de todo orden si el incidente "llega a prolongarse."²¹⁹

La *gran huelga* tiene dos causas inmediatas. En primer lugar, fue una medida de solidaridad. Los obreros de construcciones navales, afiliados a la Federación Obrera de Constructores Navales (FOCN), se hallaban en conflicto desde hacía un tiempo. En febrero de 1921, éstos llevan cuatro meses de huelga producto de la negativa del Centro de Constructores Navales de acceder al aumento de salarios y de reconocer la semana de 44 horas. Los lazos de solidaridad obligaban a la FOM a tomar medidas de apoyo.

En segundo lugar, la empresa Mihanovich había ejecutado cambios de banderas de sus barcos. A partir de los éxitos de las huelgas anteriores, como hemos visto, los barcos argentinos que circularan debían tener personal federado, es decir, obreros afiliados por el sindicato marítimo. Una empresa podía tener barcos con distintas banderas. Así, por ejemplo, Mihanovich podía tener barcos con bandera argentina, paraguaya o uruguaya. Como el decreto sólo afectaba a las naves que tenían bandera argentina, la empresa Mihanovich podía cambiar la bandera de un barco para no tener que cumplir con los requisitos que el Estado imponía. Con el cambio de bandera, las empresas podían intentar desplazar el control que la FOM realizaba sobre las condiciones de trabajo a bordo de cada nave. El gremio reclamaba que no se cambie de bandera y que no se contrate personal extraño al gremio, llamado *adventicio*. Gracias a las exitosas huelgas anteriores, en combinación con la neutralidad del radicalismo, el personal de navegación debía ser personal asociado a las entidades sindicales marítimas. El cambio de bandera significaba un ataque directo al poder de la FOM:

"A partir de los innúmeros sacrificios que han realizado y siguen realizando, a pesar de todo, en aras de la solidaridad de clase, los marítimos tuvieron que afrontar este año la más prolongada lucha que registra sus anales de organización sindical combativa por excelencia: la huelga declarada a la poderosa empresa de cabotaje Nicolás Mihanovich Ltd. Dos causas fundamentales determinaron esta ejemplar lucha: la necesidad, impuesta por el espíritu solidario que anima todos los actos de la gente mar, de aportar su concurso decidido a los obreros de la construcción naval, que llevaban cuatro meses de huelga en la fecha de iniciarse la lucha, el 12 de febrero a las 24 horas, y el desembarco del personal crumiro que tripulaba los barcos de la empresa Mihanovich con bandera uruguaya, pabellón que enarbolaron al perder

²¹⁹ "Agravación de los conflictos en los servicios de la navegación de cabotaje", en LN, sábado 14 de febrero de 1920, p.5.

la huelga los marítimos del Uruguay. Este cambio de bandera era in ardid puesto en práctica por los directores de la empresa con designio de ir ganando terreno a la Federación Obrera Marítima y disminuir su efectivo contralor en las labores de a bordo. Advertido esto por los militantes – de los obreros, oficialidad y personal de cámara- no vacilaron en plantear a la empresa Mihanovich el dilema de proceder al desembarco de los crujiros reemplazándolos por personal asociado a las entidades marítimas o bien afrontar la paralización de toda la flota. Optó por esto último la empresa y los marítimos empeñaron esta grande huelga, que aun hoy mantienen sin desfallecimientos, tras casi diez meses de iniciada.²²⁰

La situación de los constructores era delicada, porque la burguesía presionaba para usar obreros no federados. Esto había tomado demasiada forma ya en los constructores navales de Carmelo, Uruguay. La FOM argentina había firmado un acuerdo de solidaridad con su par uruguaya, que establecía que no aceptaría crumiros.

Aunque, parece ser que no tuvo el efecto esperado, el primer recurso de la burguesía fue intentar dividir a los obreros de la oficialidad²²¹. La FOM decide plegarse a solidaridad con la federación de obreros constructores navales y se niega a conducir personal adventicio:

“En el “Luna” se pretendió embarcar una cantidad de personal adventicio, reclutado para reemplazar a los obreros de la construcción naval del Carmelo, a lo cual negóse la tripulación. Debido a esto, fue toda ella desembarcada y reemplazada, en un puerto uruguayo, cuyo pabellón enarbolaba ese vapor. Para llevar la confusión a las filas obreras y crear una situación propicia para dar el golpe de gracia, los capitalistas prosiguieron empeñosos en esa tarea. (...) La empresa descubierta en su tetra, no se arredró y continuó en el mismo tren, lo que obligó a la Federación a declarar el boicot a los barcos de bandera uruguaya, y a resolver la aplicación, poco después, el 12 de febrero –fracasadas todas las tratativas de arreglo- , del boicot a todas sus embarcaciones. La empresa, sus instigadores y sus secuaces quedaron asombrados, viéndose en la necesidad de afrontar la lucha cuando estaban en la mitad de camino. (...) La empresa vió frustrado su plan (...) tuvo que hacer una retirada estratégica y mantenerse a la defensiva. Fallóle el propósito de utilizar a los asociados de la FOMU (FOM uruguaya) en contra de los de la FOMA; no pudo dividir a los oficiales; no quebró a la F. de O. en C. N., y los derrotistas no encontraron ambiente para su campaña insidiosa, por medio de la cual esperaban sembrar rivalidades entre las distintas categorías de personal de la marina.”²²²

La dirigencia de la FOM pensaba que por su fuerza se había ganado la enemistad de la burguesía argentina que se expresaba en la ANT. A partir de este momento, la FOM declara la huelga a la empresa Mihanovich en solidaridad con los constructores navales

²²⁰ “Nueva huelga de obreros marítimos. Un caso típico de solidaridad”, en BM, p. 14, col. 1.

²²¹ Marinelli, p. 11-12.

²²² Ibid..., p. 12.

y en defensa del derecho ganado en la lucha de contralor del personal marítimo. Este es el eje sobre el que disputan la burguesía marítima y el gremio marítimo.

Para el domingo 15 de febrero, los servicios fluviales están totalmente paralizados. A medida que las naves de Mihanovich van llegando al puerto, sus tareas se suspenden²²³. *La Nación* critica a los obreros marítimos, en nombre de los negocios que se están perdiendo, al igual que *La Prensa*. Este periódico advierte la solidaridad de la FOM en otros puertos y el descontento entre las autoridades de la empresa Mihanovich. El "boicot resuelto contra la empresa Mihanovich, se propaga al puerto de Montevideo."²²⁴. La empresa de cabotaje eleva una nota al Administrador de la Aduana amenazando con el probable amarre de toda su flota.²²⁵ Sin embargo, Dodero busca negociar: "Diversas gestiones iniciadas para la resolución del conflicto. La empresa Mihanovich no amarrará su flota hasta el fin de la semana. Espera de medidas oficiales."²²⁶

La burguesía a través de *La Nación* se enfoca en los negocios que se pierden, en las mercancías que se pudren. La empresa se queja y el periódico sentencia que el Estado no hace nada. Se dice que "continúan paralizadas la mayoría de los servicios. Valiosos cargamentos que comienzan a deteriorarse."²²⁷. Se advierte, a su vez, que el boicot obrero resuelto contra la flota de Mihanovich se extiende a otras empresas y siguen las dificultades en los servicios de remolque. Varios vapores están detenidos y que existe mucha inquietud "en el comercio ante la situación creada."²²⁸

En paralelo, los estibadores de Rosario entran en conflicto²²⁹ y la FOM empieza a quejarse que Mihanovich la injuria y calumnia para deslegitimarla y ganarse la opinión pública. Esta acción de la burguesía se lleva a cabo a través de *La Nación* y de distintos folletos anónimos o con nombre falsos que circulaban en la época y con acción de la ANT²³⁰. Ante este ataque, la FOM decide publicar dos veces por semana un boletín especial²³¹, donde se detalla la evolución de la huelga:

"En medio del aislamiento absoluto en que los trabajadores marítimos han colocado a los directores de la

²²³ "Se acentúa la paralización de los servicios fluviales", en LN, 15 de febrero de 1920.

²²⁴ "Agravación de las incidencias en los servicios de cabotaje", en LN, 16 de febrero de 1920, p. 5.

²²⁵ "La paralización de los servicios de cabotaje", en LN, 18 de febrero de 1920, p.7.

²²⁶ "La paralización de los servicios de cabotaje", en LN, 19 de febrero de 1920.

²²⁷ "Agravación en los conflictos de cabotaje", en LN, 20 de febrero de 1920.

²²⁸ "Se acentúan los conflictos en la navegación de cabotaje", en LN, 22 de febrero de 1920, p.7.

²²⁹ "Estibadores de Rosario", en LE, miércoles 18 de febrero de 1920.

²³⁰ "Difamación y Calumnias", en BLUM N° 3, marzo 13 de 1920.

²³¹ BLUM N° 1, marzo 6 de 1920.

empresa, éstos se sienten en el vacío y tienen la sensación de la derrota. Incapaces para luchar con armas nobles, primero recurrieron. A la mafia chantajista, para que intentara el soborno, y fracasados en su miserable intento, tratan ahora de impresionarnos con declaraciones disparatadas desprovistas de todo sentido común.²³²

Durante los primeros días de la huelga, el radicalismo intenta mostrar a la opinión pública que a pesar de la huelga, el sistema de transporte marítimo y fluvial no ha sufrido cambios importantes, que la situación está controlada y que los negocios marchan viento en popa. "En los círculos vinculados a los negocios de exportación se nos ha informado que en el transcurso de la segunda quincena de ese mes serán cargadas para el exterior cerca de 150 buques de ultramar con frutos del país."²³³ El miércoles 18 de febrero, *La Época* dice que en "los últimos tres días entraron 4213 pasajeros. (...) De un tiempo a esta parte se ha intensificado considerablemente el movimiento de pasajeros en el puerto de esta capital."²³⁴

Hacia el día 2 de marzo, se anunciaba en los diarios las condiciones de arreglo de los obreros de los astilleros con la empresa Gardella, del que no participaba Mihanovich. Con esto, se creía que el conflicto no tardaría en resolverse:

"se da como probable un arreglo de parte de los obreros de las diversas secciones de los astilleros de Boca, Barracas, San Fernando y Tigre, respondiendo a las últimas bases que propusieran los constructores. Sólo los talleres de la compañía de Mihanovich no han demostrado adhesión a este movimiento de conciliación. Ayer por la tarde, en el salón Verdi, se reunieron los obreros marítimos con el objeto de tomar en consideración las contraposiciones al pliego de condiciones que los propietarios de construcciones navales han presentado. (...) Se votaron luego las proposiciones y fueron aceptadas las más importantes. El autor de una de las aceptadas, el delegado Balbi, aclaró el sentido de sus moción, expresando que no debía enviarse personal a las dependencias de la casa Mihanovich, porque en algunas sucursales tiene personal adventicio. (...) Aunque no se hayan recibidos comunicaciones oficiales de las bases aprobadas por la Federación de Obreros para los arreglos con las empresas navieras, informan de la empresa Gardella que se encuentra comprendida dentro de las bases aprobadas por la citada Federación de obreros navales. Se cree, en consecuencia de todo esto, que dicha empresa reabrirá sus talleres del Riachuelo en un término próximo y podrá movilizar la flota de remolcadores que posee. El número de los que vuelven a sus tareas de otros tiempos llega a 4000. En los citados talleres hacia próximamente seis meses que se trabajaba."²³⁵

²³² BLUM N° 2, marzo 10 de 1920.

²³³ "Gran actividad en los puertos", en LE, 16 de febrero de 1920.

²³⁴ "Movimiento Portuario", en LE, 18 de febrero de 1920.

²³⁵ "Los conflictos obreros. Próxima reanudación del trabajo en los astilleros navales...", en LA, 2 de marzo de 1920.

La FOM se organiza y debate en torno a asambleas en el teatro Verdi, en avenida Almirante Brown 736. Las resoluciones de las asambleas son comunicadas a la autoridad del puerto, el director de Aduanas, después de votarse.²³⁶ Corría el rumor de huelga general, impulsado, parece ser, por los anarquistas (quintistas). El 10 de marzo, la dirección del sindicato se encarga en marcar que el conflicto no debía llegar a ese nivel de lucha:

"Hay que hacer notar que los quintistas no son ajenos al rumor de huelga general, lo que no ha de extrañar a nadie desde que es común ver marchar acollarados a capitalistas y comuneros del "quinto congreso" cuando se trata de intentar el quebrantamiento de la potencia orgánica del proletariado (...) Tal es el caso de nosotros los marítimos: hemos emprendido una nueva batalla que contamos ganar sin acudir a la solidaridad de los demás trabajadores, precisamente porque nos atañe directamente y exclusivamente. En consecuencia ponemos en guardia a los camaradas marítimos, a fin de que no se dejen sorprender por falsas incitaciones. Cuando sea oportuno y necesario, los trabajadores organizados sindicalmente que son parte integrante de la FOR Argentina sabrán adoptar las medidas que correspondan públicamente, con entera libertad y deliberación. No hay resolución de huelga general. Quienes la desean, son los enemigos de la organización obrera."²³⁷

La empresa Mihanovich habría intentado buscar la solidaridad del resto de los capitales de la rama, pero, éstos habrían preferido continuar con buenas relaciones con la FOM y no se entrometieron:

"Como podrá notarse, no se trataba de simples mejoras de orden económico. No entraban en juego tampoco los puestos de varios tripulantes argentinos. Nada de eso: estaba en el tapete la existencia de un organismo obrero, empeñado en la defensa del derecho fundamental del sindicalismo y de los más caros principios de solidaridad. La empresa naviera, dueña de los barcos, conforme al arcaico criterio capitalista que encarnaba, pretendía proceder a su arbitrio antojo y designar, para la formación del rol, al personal que le conviniese y mejor respondiera a sus intereses; los obreros marítimos, por su parte –dueños de la fuerza de trabajo-, querían realizar su justo anhelo de eliminar al personal traidor. A parte de esto, que no era, propiamente dicho, lo fundamental, entendía reafirmar su voluntad de hacer efectiva la solidaridad de clase cuando y como lo juzgaran útil, voluntad que involucrara la práctica del boicot en sus diversos aspectos: no transportando carga de o para firmas boicoteadas, ni conduciendo crumiros."²³⁸

²³⁶ "Con el Administrador de la Aduana ", en el BLUM N° 2.

²³⁷ "¿Huelga General?", en BLUM N° 2.

²³⁸ *Ibíd.*, p. 13.

El conflicto terminó afectando al transporte fluvial en los ríos De la Plata; Paraná; Paraguay y Uruguay. La lucha de los obreros marítimos no se acotó al litoral argentino, sino que se extendió a Uruguay y Paraguay, despertando los lazos de solidaridad. De esta manera, en

“la secretaría de la Federación Obrera Marítima se ha recibido un telegrama de la liga marítima paraguaya y otro del camarada Milesi, en el que se nos informa que los patrones, estibadores, marineros, foguistas y los gremios afines que integran la Liga Marítima del Paraguay. Han boicoteado al vapor “Arapey” es Rivadavia, que llegó a la Asunción con bandera uruguaya tripulado por carneros. La grata noticia no nos ha tomado de sorpresa. Conocemos el temple de nuestros camaradas paraguayos y desde luego esperábamos verlos asumiendo la digna actitud solidaria que nos comunican. (...) Los traidores que tripulan el “Arapey” a esta hora, si es que les queda un adarme de vergüenza, sentirán el remordimiento cruel de la infame traición que han cometido, al sentirse aislados y repudiados por todos los trabajadores dignos y conscientes del Paraguay, Argentina y Uruguay.”²³⁹

Como ya hemos señalado, la FOM se enfrenta mayormente con la empresa Mihanovich, escoltada por la acción de la ANT, principalmente. Sin embargo, al principio del conflicto, intervinieron otras empresas: *Ángel Gardella y Wilson & Wolden (W&W)*²⁴⁰; que también operaban en los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Asunción: “Ha tenido esta lucha notables alternativas: al mes de iniciarse, se extendió a las embarcaciones del armador Gardella, dueño de astillero también, quien no quería avenirse a solucionar el conflicto con los navales; el mismo caso se produjo con la flota Wilson. Poco tiempo más tarde capituló el Centro de Constructores Navales, volviendo a sus tareas, triunfantes, las tripulaciones que ocupaban Wilson y Gardella.”²⁴¹ La empresa Mihanovich prontamente quedó sola enfrentada a la FOM:

“Pero los deseos de la empresa no pasaron de tales, en razón de que la moral de los marítimos y su unidad se mantuvieron intactas. Pudieron afrontar y vencer, pues, todas las dificultades que sobrevinieron durante la lucha, inclusive las complicaciones derivadas de la paralización de otras flotas, como las de Gardella y Wilson, hecho que hizo vislumbrar una esperanza de triunfo a los directores de la empresa Mihanovich, por la situación que esos nuevos conflictos fueron solucionados al poco tiempo en forma complementaria satisfactoria –creaban a la FOM al aumentar el número de los obreros desembarcados.”²⁴²

²³⁹ “Liga Marítima Paraguaya boicotea al Arapey”, en *Boletín de la Unión del Marino*, 13 de marzo de 1920. En adelante BLUM.

²⁴⁰ MB, 1920, p. 18.

²⁴¹ MB, p. 18, columna 2.

²⁴² Marinelli, p. 15.

El sábado 13 de marzo, en una reunión con la gente de aduana, Dodero, director de Mihanovich, amenaza que si la huelga sigue, vendería la flota.²⁴³ En estos primeros días de marzo se vota la formación de un fondo de huelga con los aportes solidarios de los obreros que trabajen para empresas que no están en conflicto.²⁴⁴

El lunes 21 de marzo se realizó una asamblea de los obreros marítimos y, por unanimidad, se resolvió no volver al trabajo hasta que no se eliminen los crumiros, obreros al estilo rompeshuelgas, provistos por una asociación patronal. A las pocas semanas de iniciada la huelga, la FOM constituye un comité de huelga dirigido por José Lodi, donde se fusionaban obreros de la tripulación y la oficialidad. En las asambleas, que se realizaban semanalmente en el teatro Verdi, participaban y hacían uso de la palabra obreros de ambas jerarquías. El lunes 22 de marzo, cuando Gardella y W&W aún no habían firmado el acuerdo, se realiza una asamblea donde se resuelve, nuevamente, por unanimidad no volver a trabajar con crumiros²⁴⁵. El periódico comienza a relatar que dentro del gremio hay sectores que estaban intentando romper la huelga. Así se relata la participación de estos obreros en ella:

"El compañero Uría, hizo uso de la palabra por el Comité de huelga, criticando la obra disolvente de ciertos elementos, que desde la sombra, escudados en el anónimo, habían intentado sembrar el confucionismo para romper la huelga. Hizo luego algunas consideraciones sobre el origen y desarrollo del movimiento, poniendo de relieve los altos fines morales porque se estaba en lucha y terminó presentando la siguiente orden del día: Que la magna asamblea, reunida en la fecha, con asistencia de los trabajadores marítimos en huelga de las empresas Mihanovich, Gardella y Wilson y Wolden, resuelve repudiar la insidia patronal, propalada por los diarios capitalistas."²⁴⁶

Aparecen una serie de elementos que se repetirán en las asambleas durante toda la huelga. En primer lugar, la denuncia de infiltrados y/o sectores que sabotean la huelga. En segundo lugar, la denuncia del ataque de la burguesía a través de la prensa, para posicionar la opinión pública en contra de los obreros en huelga. La asamblea prosigue y el "capitán Cuevas, dio lectura a un conceptuoso trabajo, en que se exhortaba a mantener incommovible la solidaridad del gremio, como hasta la fecha, terminando por poner de relieve los medios rastros de que se valía la casa para romper la solidaridad

²⁴³ "En la Aduana", BLUM N° 4, miércoles 17 de marzo de 1920.

²⁴⁴ "Fondo de guerra", en BLUM N° 4.

²⁴⁵ "La asamblea del lunes" en BLUM N° 6, marzo 24 de 1920.

²⁴⁶ "Por el comité de huelga.", Ídem.

del gremio.²⁴⁷ Un tercer elemento que estará presente, es la constante insistencia en la necesidad de la unidad entre la tripulación y la oficialidad. En este caso, es un capitán, el que señala dicha condición. Esto nos marca, la presencia y la participación de los obreros más cualificados en la lucha y las asambleas semanales. Un cuarto elemento que se hace presente, es la necesidad de dar una respuesta al problema que significaba la ANT en los puertos y en el seno mismo del proletariado:

“El camarada Rondinoni, en representación del Centro de Maquinistas Navales, pronunció breves palabras significando la necesidad de permanecer unidos y solidarios para vencer –dijo- a la “Asociación del Trabajo”, que era la entidad reaccionaria del capitalismo responsable de todos estos conflictos. Por los foguistas, habló el camarada Pedro Velázquez, quien hizo atinadas consideraciones de la huelga, y tuvo palabras de enérgica condenación para los que en una u otra forma habían intentado cooperar en la obra reaccionaria en que se encontraban empeñados los directores de la empresa “M”. Otros compañeros hicieron también uso de la palabra, entre ellos el compañero Primitivo Fernández, quien después de exponer la obra ruin que hacían ciertos grupos anónimos, que se designaban a si mismos con el vulgar mote de “grupo de marítimos”, les enrostró su cobardía y les exhortó a que si alguien estaba presente en la asamblea, que tuvieran el valor y la entereza de exponer sus ideas, sin reticencias como lo hacían todos los trabajadores concientes.”²⁴⁸

Durante esos días de marzo, la burguesía no pensaba que el conflicto pudiera extenderse demasiado. Señalaban que los costos económicos se harían sentir tanto en las empresas como en los mismos obreros, y que esto generaría cansancio y desgaste en ambas partes. *La Argentina*, que creemos recoge la opinión de los hombres de la ANT, dice que:

“Las informaciones que poseemos acusan un estado de marcada depresión en la mayoría de los huelguistas por las dificultades económicas con que tienen que luchar y que se agravan por la excesiva duración de la huelga en que se hallan. El pensamiento de muchos de estos hombres se traduce así: las asambleas no se realizan con la regularidad que se debiera, razón por la cual desconocen el verdadero estado de la situación: la intransigencia sea ahogada en las asambleas, razón por la que no se sabe de cierto si la continuación de la huelga cuenta con la adhesión de la mayoría. No es de extrañar pues que mediando estas circunstancias, los obreros disconformes con la continuación del movimiento deseen la realización de una asamblea en que las determinaciones se tomen por votación secreta a efecto de evitar las coacciones. Abrigan la seguridad de que el conflicto se resolvería entonces de inmediato con la depresión de la deposición de la actitud huelguista y el retorno a las tareas habituales. Estas son las

²⁴⁷ “Por la sociedad de capitanes, prácticos y baqueanos”, en Ídem.

²⁴⁸ “Por los maquinistas navales”, en Ídem.

opiniones que nos ha sido dado recoger y que consignamos a efecto de que el lector deduzca con nosotros que la huelga de los obreros navales y marítimos toca a su término para bien de todos.²⁴⁹

Si leemos con atención esta declaración de *La Argentina*, que corresponde al 18 de marzo, se puede entender por qué, en la asamblea de la FOM del 22 del mismo mes, el obrero Primitivo Fernández, les pide a los obreros que se hacen llamar *grupo de marinos*, exprese abiertamente su posición en la asamblea. Parece ser que la burguesía había introducido hombres dentro de las asambleas, y que la dirección de la FOM, haciéndose eco de los rumores de la prensa burguesa, intenta separar aguas y fortalecer su posición delante de los obreros de base.

A fines de este mes, probablemente, a Gardella y W&W se les había hecho mucho más difícil enfrentarse a una lucha larga en que el Estado se mantenía neutral. Al ser capitales mucho más pequeños que Mihanovich, no tenía una base material para resistir mucho tiempo. Razón por la cual, aceptan los reclamos de los obreros y vuelven al trabajo, dejando sola a la empresa M. Los obreros y las empresas involucradas aceptan un acuerdo que establecía las siguientes normas:

- 1) La Unión de Constructores Navales, a excepción de la Compañía Argentina de Navegación Nicolás Mihanovich Ltda., se compromete a trabajar en sus respectivos talleres con personal de la Federación de Obreros en Construcciones Navales.
- 2) Se reconoce la semana de 44 horas.
- 3) Los sueldos serán aumentados en un 10 %.
- 4) Se trabajarán horas extras como anteriormente.
- 5) No se tomarán represalias contra ningún obrero federado.
- 6) La bolsa de trabajo no es aceptable.
- 7) El personal antiguo de los talleres no será reemplazado, antes del plazo de 15 días, una vez reanudado el trabajo.²⁵⁰

La huelga queda limitada a Mihanovich. El 23 de marzo, la FOM emite el siguiente comunicado al Ministro del Interior, con la intención de dar su versión sobre el origen y los objetivos de la huelga.

²⁴⁹ "Conflictos obreros", en LA jueves 18 de mayo de 1920, p. 5.

²⁵⁰ Los ítemes fueron extraídos de: MB, 1920, p. 18, col. 2.

“A principios de febrero último, después de agotar en una larga tramitación toda clase de gestiones conciliadoras, las organizaciones de oficiales y subalternos, que representaban a la totalidad del personal de abordaje, formalizaron con Federación de Obreros en Construcciones Navales un pacto de solidaridad a los efectos de defenderse recíprocamente de los ataques, franco o encubiertos, dirigidos contra ambas organizaciones por parte del Centro de construcciones navales y la principal fuerza del Centro de cabotaje argentino. A raíz de ese convenio, declaróse la huelga por parte del personal de a bordo de la casa Mihanovich, y acordóse no volver al trabajo hasta tanto la empresa – independientemente de las cuestiones entre el Centro de Construcciones Navales y la Federación de Obreros en Construcciones Navales- acuerde: 1°. Restituir en sus puestos a todo el personal que fue obligado a desembarcar de los barcos que cambiaron pabellón. 2°. Eliminar el personal adventicio que ha suplantado en los talleres a los obreros de las construcciones navales. La Federación Obrera Marítima y demás entidades afines, al verse obligadas a recurrir nuevamente a la huelga, han entendido que ésta no debía tener una extensión que, sin beneficios para nadie, perjudicaría a terceros. En consecuencia, trataron de común acuerdo con los obreros de talleres, de parcializarla, limitándola a las casas que se negaran a aceptar una solución justiciera y equitativa. En virtud de esto, se concretó a la empresa Mihanovich, y, posteriormente, a la de Gardella, que resolvió solidarizarse con aquella. El conflicto, pues, solo afecta a las empresas en entredicho. No obstante, podría esto complicarse, comprometiendo a todos los trabajadores, si las empresas interesadas lograran torcer el curso normal de los acontecimientos y involucraran en el pleito a otras entidades. No es el deseo de las organizaciones obreras llegar a medidas extremas. Saben los componentes de ésta que los derechos sindicales –que cada día tienen una más alta consagración en el universo entero- no exigen, para ser respetados y reconocidos, en el caso ocurrente, más que los esfuerzos limitados y reducidos al lugar donde éstos han sido vulnerados. No siendo, pues, más que la empresa Mihanovich, y últimamente la de Gardella, las que se hayan empeñadas en esta extemporánea actitud, es decisión de los obreros mantenerla circunscripta a sus justos límites”²⁵¹

Lo que la dirección de la FOM marca en este comunicado es que ellos solo buscaban defender los derechos sindicales y que de ninguna manera quería ir más allá de ello. Por eso dice “no exigen, para ser respetados y reconocidos, en el caso ocurrente, más que los esfuerzos limitados y reducidos al lugar donde éstos han sido vulnerados” y que “no es deseo de la organizaciones obreras llegar a medidas extremas”. Siempre intentaron parcializar la huelga a las empresas involucradas. No estaba en el programa de García y compañía, el ocasionar un conflicto que obstruyese la acumulación del capital en la rama. La dirección del gremio marítimo no intentaba ir más allá de este límite. Para mediar con el capital y organizar a los obreros federados en conflicto, como dijimos más arriba, se había conformado un *comité de huelga* que reunía en su seno a representantes de los marineros, los foguistas, los *patrones*, los mozos y cocineros, los capitanes, los prácticos, los maquinistas y los comisarios. En una carta publicada el 24 de marzo de 1920, Lodi, a cargo del comité, señalaba cómo la unión de todas estas categorías de obreros, infundía fuerza al movimiento obrero en lucha contra la M:

²⁵¹ BLUM N° 7, marzo 27 de 1920.

"El C. de H., integrado por delegados de todos los sindicatos: marineros, foguistas, patrones, conductores, mozos y cocineros, capitanes, prácticos, maquinistas y comisarios, se dirige a los camaradas marítimos exhortándolos para que ante las calumnias de los eternos difamadores, ante las insinuaciones de los despechados y de los traidores; ante la unión de todos los elementos reaccionarios, confabulados con el único y exclusivo objeto de tratar de abatir nuestra querida Federación permanezcan firmes y unidos. (...) Así vemos que a cada nueva agresión de los buitres capitalistas, la FOM presenta un frente cada vez más compacto. Así vemos que en los instantes de prueba olvidamos todas las diferencias, todas las categorías. Ya no hay capitanes, no hay oficiales, no hay marineros, no hay sino obreros que considerándose igualmente oprimidos e igualmente explotados, estrechan sus filas, demostrando así prácticamente, la realidad del hermoso lema: "Proletarios, uníos." Camaradas: La FOM presenta hoy ante la mirada atónita de nuestros explotadores, la unidad más completa, el propósito más firme de mantenernos en la brecha y no dejar hasta que el triunfo más ruidoso corone nuestra justa causa. ¡Viva la unidad obrera! ¡Viva la Federación Obrera Marítima! Par el C. de huelga, José Lodi, secretario general."²⁵²

Unos días después, el viernes 27 de marzo, tres miembros de la FOM quedan presos por pelearse con un obrero no federado:

"algunos carneros que trabajan de estibadores en los barcos de Mihanovich, un sujeto con desplantes de matón y que hace de capataz, provocó a un grupo de compañeros marítimos y se produjo un pequeño tumulto, resultando lesionado en la cabeza el sujeto que promovió el desorden (...) a pedido de éste fueron detenidos los compañeros Vicente Félix, Antonio Méndez, Simón Misich y Antonio González (...) aún cuando no hay testigos que les acusen, serán pasados a disposición del juez, por supuesta infracción a la famosa ley social."²⁵³

La FOM no intentaba llevar la huelga más de allá de un solo objetivo: mantener el derecho de contralor en el puerto garantizado por el decreto de oficialización. La FOM, capaz de movilizar un vasto proletariado a lo largo de los ríos, dice explícitamente que no quiere ir más allá de los límites que la burguesía ha fijado. Pero, la burguesía no se contenta con ello. Aún cuando la organización marítima no quiere sobrepasar los límites burgueses de la lucha, se había convertido en un verdadero problema para las empresas, en la medida en que no le permitía bajar salarios, hacer cambios en la organización del proceso de trabajo y tener un personal más sumiso. La lucha sindical marítima si bien no atacaba directamente al capitalismo mismo, si le imponía límites a la acumulación de capital. Por ello, la burguesía marítima lucha con la

²⁵² "Exhortación", en BLUM N° 6, marzo 24 de 1920.

²⁵³ "Compañeros Presos", en el BLUM N° 7, marzo 27 de 1920.

FOM, aun cuando ésta respete los límites capitalistas. De esta manera, el 1° de abril, *La Prensa*, presiona para que el gobierno tome medidas contra los obreros:

“El conflicto de referencia no afecta solamente los intereses del comercio y los del puerto de la Capital. El gobierno debe tener en cuenta que la demora en resolver ese importante asunto puede traer otras consecuencias que redundarán en perjuicio de nuestro comercio de exportación. Nos referimos al servicio directo que se ha establecido entre el Paraguay y Montevideo para el transporte de cargas, con lo cual se desvía la salida de productos a otros puertos (...), y al cambio de bandera que alguno de los buques argentinos han solicitado y esto originará una disminución de nuestra marina. Además, el tráfico señalado dañará los intereses del fisco, que dejará de percibir los impuestos y gastos que todo buque tiene cuando opera en nuestro puerto.”²⁵⁴

La Prensa solicita, para proteger los negocios, el fisco y el “qué dirán”, mayor severidad por parte de la policía: “En esa lucha constante entre la autoridad y los delincuentes, aquella tiene que estar siempre dispuesta a variar los procedimientos o a redoblar los esfuerzos, según las fases de la criminalidad. (...) Y cuando la idea del deber ha sido acompañada por la decidida voluntad de cumplirlo, en muy breve término se ha vuelto al estado de normalidad.”²⁵⁵ Hay un abierto llamado a la represión del movimiento obrero desde los órganos de comunicación de la burguesía que intenta legitimarse al considerar a los luchadores como delincuentes.

Un hecho singular que involucra a Francisco García, se repite en varias fuentes. Una mujer misteriosa se le habría acercado, seductoramente, para terminar ofreciéndole un soborno, a cambio de que traicione la causa. García, aparentemente, la rechazó y narró su percance en una asamblea del gremio²⁵⁶. La dama habría halagado los sacrificios que García había realizado a lo largo de su vida, y que no era retribuido por tales desvelos. Le sugirió que sólo dijera la suma que él creyera necesario y que le sería inmediatamente otorgada.

Este hecho, que no podemos comprobar, puede haber sido cierto, o puede que no. En tal caso, vale recordar que Juan Colmeyro, en 1910, si había aceptado un soborno, razón por la cual tuvo que abandonar el gremio para siempre. Trabajó para las empresas dirigiendo el sindicato amarillo en 1916-1917. Despertó el odio de los obreros federados. Y fue asesinado en un episodio confuso, en un enfrentamiento entre obreros federados y crumiros, como he relatado más arriba, por el obrero Serrano, por quién los

²⁵⁴ “El Conflicto Portuario. Desvío de la exportación...”, en LP, 1° de abril de 1921, p. 12.

²⁵⁵ “Los deberes de la policía”, en LP, 1° de abril de 1921, p. 12.

²⁵⁶ BLUM N° 7, marzo 6 de 1920.

sindicalistas revolucionarios clamaban libertad. No sería nada raro, en consecuencia, que la burguesía haya concretado este episodio que García narra. En caso de que no sea real, la historia del presunto soborno, jugaba un rol psicológico sobre las bases de la FOM. García habría respondido que el "ofrecimiento no me interesa, señora. Infórmele a quienes les envían que pierden lamentablemente el tiempo. Hemos terminado. Buenas tardes."²⁵⁷ En sintonía con esto, Marinelli, también recuerda el hecho de que García había sido objeto de un atentado, realizado por un crumiro llamado Portas:

"Y tan arraigada estaba en los directores de la empresa la idea de que el obstáculo para vencer a los marítimos la constituía un solo que encomendaron al aventurero Portas la eliminación del compañero F. J. García, fracasando aquel en su "gestión", pues al hacer en la federación de Obreros en Construcciones Navales una proporción tendiente a ese fin, el tal Portas recibió una respuesta negativa categórica y enérgica. Varias veces se propaló también la especie de que se había eliminado a García. Lo cierto era, en realidad, que los mercenarios no se atrevían a eliminarlo."²⁵⁸

De esta manera, el secretario de la FOM, enaltecía su autoridad con una muestra de integridad ante las bases, a la vez que posicionaba, a todo lo que viniera de la empresa M, en una representación ideológica de corrupción. Con este relato, García marca una división moral en la lucha entre la FOM y Mihanovich.

El día martes 6 de abril, el ministro de hacienda celebró una conferencia con los representantes de los gremios marítimos. Allí estuvieron presentes Anzó Quintana, Subadministrador de Aduana, y Ruiz, Secretario de la Aduana de la Capital. *La Prensa* reflexiona y empieza a pedir el arbitraje del gobierno para solucionar la huelga:

"hemos podido saber que el representante del Poder Ejecutivo es partidario como medida previa de la vuelta al trabajo de los obreros, para estudiar después y resolver definitivamente la situación del cabotaje del Litoral. En la reunión que hoy celebrará el ministro con los representantes de la empresa Mihanovich, de la Unión de Constructores Navales, de los obreros es fácil que se proponga la solución del conflicto de base de un arbitraje."²⁵⁹

Durante el mes de abril, la empresa ha querido contratar trabajadores de otras

²⁵⁷ *LUM* N° 140, marzo de 1930. Citado en Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., p. 86.

²⁵⁸ Marinelli, p. 15.

²⁵⁹ "El Conflicto Portuario. Estado de las gestiones.", en LP, 7 de abril de 1920, p.14.

Ver también: "El conflicto portuario. La conferencia de ayer", en LP, 8 de abril de 1920, p.10; "El conflicto Portuario. Gestiones del ministro de hacienda. Asamblea de obreros. El vapor Camanú, inutilización de uno de los diques. Necesidad de corregir el error", en LP, viernes 9 de abril de 1920.

regiones para suplantar a los que están en huelga, pero tiene problemas con ello a raíz de que están organizados por otros sindicatos que ese solidarizan con la FOM. Trataron de reclutar crumiros en Uruguay y Paraguay, pero fracasa porque los sindicatos de estos países se solidarizan con la FOM²⁶⁰. Se contrata crumiros sin respetar el escalafón ni la antigüedad. Esto significa que se pasa por encima del decreto de oficialización de 1919, que dejaba el control en la FOM y la aduana. El sindicato, entonces emite un comunicado al ministro de Obras Públicas, Pablo Torello, informando de la situación y enumerando hechos que tuvieron lugar a partir del decreto de oficialización de 1919 por parte de la empresa Mihanovich²⁶¹. Se observa que el número de crumiros aumenta²⁶² y los choques con ellos parecen como inevitables:

"El carnero que hace como su fuera capitán del Venus (...) provocó ayer un incidente que pudo tener graves consecuencias para todo el rebaño borreguil que tiene bajo sus órdenes. A las doce, más o menos, cuando los tripulantes del Cabo Santa María estaban terminando de almorzar, fueron bruscamente provocados e insultados por los borrego del Venus, quienes custodiados por un núcleo de atorrantes que así mismos se titula guardiás blancas, esgrimiendo revólveres y en cuchillos, desafiaron a pelear a los tripulantes del Cabo Santa María. (...) nuestros camaradas del Cabo y otros tripulantes de los barcos que no están en conflicto, estuvieron tentados de hacer un serio escarmiento. Sin embargo, los carneros (...) cuando vieron el asunto mal parado llamaron en su auxilio a la prefectura; un oficial muy obsecuente (...) intervino (...) para amenazar a nuestros camaradas, a quines se le antojó endosarles la provocación."²⁶³

El 17 de abril de 1920 aparece el rumor de que el gobierno sacaría un decreto para que se reanuden los servicios de las empresas involucradas en el conflicto. Pero el decreto no sale y según la FOM, las pérdidas enormes que sufre la empresa con la paralización, hacen insostenible la situación. El concejo directivo de la empresa, situado en Londres, ya no confía en su personal local y busca negociar²⁶⁴.

En paralelo a la formación de un comité de huelga, la FOM se había encargado de crear un fondo de huelga extraordinario²⁶⁵, que se basaba en cuotas solidarias de \$10 para marineros, carboneros, foguistas y encargados de lanchas, y de \$20 para patronos, conductores, ayudantes y contramaestres, y que debía empezar a abonarse a partir del 1°

²⁶⁰ "Paraguay. Digna actitud de la Liga de Obreros Marítimos", en el BLUM N° 10, abril 14 de 1920; "Paraguay. La huelga marítima", en BLUM N° 12, abril 24 de 1920.

²⁶¹ "Memorial de la FOM. El C. F. concrete en la requisitoria las provocaciones patronales." en BLUM N° 8, abril 10 de 1920.

²⁶² "La familia aumenta", en BLUM N° 11, abril 17 de 1920.

²⁶³ "Los carneros se enfurecen", en el BLUM N° 10, abril 14 de 1920.

²⁶⁴ "Cantando Palinodia", en BLUM N° 12, abril 24 de 1920.

²⁶⁵ "Cuota Solidaria", en BLUM N° 12; "Cuota Solidaria", en BLUM N° 14, abril 28 de 1920.

de mayo de 1920.

Ya terminada la huelga en 1921, los dirigentes declaraban así sobre los fondos que habían sabido conseguir:

“Transcurrido algún tiempo y con objeto de aumentar el fondo de resistencia de la FOM, una asamblea estableció una contribución de \$ 20 y \$ 10, respectivamente, según los sueldos, para todo el personal embarcado. Estas contribuciones aportaron a la caja de la Marítima algo más de 60.000 peses, suma a la cual hay que agregar alrededor de 30.000 aportados por los sindicatos adheridos a la FORA a raíz de un urgente llamado a la solidaridad que les hiciera el Consejo Federal de la misma, en octubre de 1920.”²⁶⁶

Para dar unos datos más precisos, al finalizar la huelga en marzo de 1921, se había formado un fondo de \$ 96.200,85, que se distribuyó de la siguiente forma:

Rubro de gasto	Cantidad de pesos destinados
Préstamos hechos a los socios de febrero 1920 a febrero 1921	30.449,25
que turnaron durante la huelga a razón de \$60 mensuales a cada compañero	35.890,00
A la F. O. M. a cuenta del Restaurant	17.000,00
A la Unión Naval de Oficiales a cuenta gastos de huelga de la FOM	2.900,00
Visitas médicas a socios, de febrero 1920 a marzo 1921	2.665,50
ermos, entierros, y pasajes a camaradas que debieron ausentarse del país por prescripción médica	7.296,10

Reelaboración a partir de datos brindados por Ramón Suárez²⁶⁷

Aproximadamente, 2/3 de los ingresos totales iban destinados al sostén material de los afectados a la huelga. Las sumas manejadas ponen de manifiesto el poder material de que disponía el gremio.²⁶⁸ Un capitán cobraba alrededor de 250 pesos mensuales, como mínimo. Esta era la suma que se les garantizaba durante la huelga: “Por su parte, los sindicatos de Capitanes, Prácticos y Maquinistas –tan empeñados

²⁶⁶ Marinelli, p. 17-18.

²⁶⁷ Suárez, Ramón “De la gran huelga...”, en *La Internacional*, 6 de mayo de 1921.

²⁶⁸ En promedio un obrero por 8 horas ganaba 150 \$ nominales. Y no era un buen sueldo para la época. Un kilo de pan en 1920 costaba unos 90 centavos nominales: “acordado proponer el Ayuntamiento que se fabrique el pan en piezas de kilo, medio kilo y un cuarto de kilo, al precio de 90, 45 y 25 céntimos, respectivamente”, en *La Prensa* <http://www.eldia.es/2006-01-11/AGENDA/AGENDA3.HTM>. Si tenemos esta suma nominal en la cabeza, nos muestra que la suma conseguida por la FOM era muy significativa. Sobre los salarios nominales ver: “La carestía de la vida”, en *LA*, sábado 10 de enero de 1920, p. 5.

como la FOM en el triunfo de la huelga-, mediante contribuciones fijas del personal embarcado, aseguraron a sus afiliados huelguistas un sueldo mensual de \$ 250.00, a fin de que pudieran mantenerse en sus puestos sin sufrir demasiado los rigores de la lucha contra la empresa de la M.²⁶⁹ Un hecho importante para la FOM fue la inauguración o reinauguración del restaurante para los huelguistas. El 1° de abril de 1920,

“el Consejo Federal ha creído oportuno instalar nuevamente el restaurante para satisfacer las necesidades más perentorias de los camaradas necesitados y allegar víveres a las familias de los mismos. (...) Desde el 1° del corriente ha empezado a funcionar en el mismo local que ha ocupado el año ppdo., en el que pueden comer cómodamente 250 personas. A los efectos de su instalación, el C. F. nombró una comisión integrada por los camaradas Zorzoli, V. Tadich y Falcón, quienes han realizado todas las gestiones tendientes a su mejor éxito.”²⁷⁰

No era la primera vez que sucedía. Había tenido lugar en la huelga de 1919, por ejemplo.²⁷¹ Se organiza un comedor donde los huelguistas almuerzan, los cocineros reciben un pago modesto por su trabajo, y todo es organizado por los militantes del *Sindicato de Mozos, Cocineros y Anexos de Abordo*:

“Para el buen servicio del restaurante se ha organizado el personal, ocupándose a los compañeros que desempeñan a bordo la labor de cocina, etc. Las funciones de mayordomo son desempeñadas por los activos militantes de la sección Mozos, camaradas Ramiro Fernández y Juan O. Lapalma. Como jefe de cocina está el compañero José Amorín –que desempeñaba igual puesto en la empresa Mihanovich, quien cuenta con un segundo, un ayudante y 3 peones- Estos perciben una pequeña remuneración. Hay también dos cambuceros. El camarada José M. Prestte es el encargado de los ‘cabos de mesa’, para la distribución de comida y la limpieza. El personal a sus órdenes es turnado diariamente y facilitado por la secretaría de la FOM.”²⁷²

Los obreros que desinteresadamente trabajan en el restaurante recibían como compensación desayuno, yerba y cigarrillos. La compra de las mercaderías recaía bajo responsabilidad de los mayordomos. El restaurante de la FOM tenía lugar para 200 o

²⁶⁹ Marinelli, p. 18.

²⁷⁰ “Organizando la resistencia. Instalación del restaurant. Funciona con la colaboración de camaradas huelguistas”, en BLUM N° 8, abril 10 de 1920.

²⁷¹ Troncoso nos recuerda: “antes, durante y después de la semana trágica de enero de 1919 la FOM mantuvo un conflicto con los armadores para obtener mejores salarios, una reglamentación del trabajo a bordo y fijación e descansos semanales. En ese período revelaron su unidad excepcional y su organización sin fallas, pues crearon un restaurante modelo, atendido por mozos y cocineros marítimos, en el que comía los huelguistas sin familia y se distribuían diariamente víveres a los casados con hijos.” en Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., p. 85.

²⁷² “Organizando la resistencia...”, en BLUM N° 8, abril 10 de 1920.

250 personas por turno, por lo que podía alimentar allí a 750 obreros, más lo que se llevaban alimentos a sus casas²⁷³, pues, se entregaban víveres a los obreros y vales de comida. Su organización cotidiana era la siguiente:

“para atender los pedidos de víveres se constituido una comisión integrada por los compañeros José Marzoti, Manuel Falcón y Ángel Camiletti. Esta comisión funcionaba todo el día en la secretaría central. Para ello se han confeccionado unas planillas especiales donde consta el nombre, número de libreta sindical, número de libreta de navegación, profesión, domicilio y miembros de la familia, la que se le entrega al solicitante para que retire las provisiones durante el mes de acuerdo a las necesidades de su hogar; datos éstos que debe facilitar el interesado a fin de que la comisión haga las comprobaciones del caso. Todos los pedidos que se formulen antes de las 12 m. pueden satisfacerse en el día y los que se hacen posteriormente, al otro día, para poder así regularizar el pedido de mercaderías. Una vez que los afiliados estén muñidos de la planilla, deben concurrir diariamente al restaurante, en donde serán atendidos de inmediato por el personal que está encargado de la entrega de las subsistencias, como ser: carne, pan, verduras, papas, legumbres, fideos, etc., lo que le es entregado de conformidad a las necesidades de cada afiliado. (...) Cada una de las secciones de la Federación Obrera Marítima ha nombrado a uno de sus miembros, los cuales son encargados de distribuir los vales para que los afiliados huelguistas concurren a almorzar y cenar en el restaurante. Esta tarea requiere bastante actividad y tino, para evitar injusticias y no ser víctimas de ningún inescrupuloso. A las 11 a. m. y a las 5 p. m. son las horas para las comidas y a dichas horas los camaradas se encaminan hacia el restaurante que –como se sabe- está ubicado a dos cuadras de la secretaría central. Para el debido contralor, los compañeros Báez (foguista) y Eliseo Sosa, del C. F: retiran los vales a la entrada del establecimiento obrero.”²⁷⁴

De lo que hemos expuesto hasta aquí podemos deducir que la FOM se asentaba sobre una estructura nacional bastante sólida y contaba con la solidaridad real de otros sindicatos. Dirigía la alianza sindical entre oficialidad y tripulación y demás obreros portuarios y de tareas afines. El decreto de oficialización le venía permitiendo controlar quién trabajaba en los puertos y quién no. Contaba con un restaurante bastante importante para alimentar a los huelguistas y distribuir alimentos para sus familias. Finalmente, contó con un fondo de huelga que se iba llenando con los aportes de los obreros de la rama y luego con los de los sindicatos de la FORA IX. La burguesía, aspiraba a que los obreros se cansaran de la huelga, por la mala situación económica, y concluyeran arreglando. Resultaba probable que la ANT tuviera obreros infiltrados en la FOM o al menos en el puerto, agitando para desprestigiar a la dirección del sindicato y arreglar con la patronal. Ante el deseo patronal de un arreglo rápido, la FOM desarrolla

²⁷³ Para más detalles sobre el funcionamiento del restaurante, ver: MB, p. 18 col 2 y p. 19, col. 1.

²⁷⁴ “Organizando la resistencia...”, en BLUM N° 8, abril 10 de 1920

todos sus medios organizativos para resistir un conflicto que no tenía un claro final. Pese a no intentar ir más allá de los límites del capital, y al buscar negociar, la FOM despertó el recelo y el ataque de la burguesía marítima. Aun cuando la FOM respetara la propiedad privada capitalista y expresara los intereses generales de la burguesía en el seno del proletariado de la rama, en sí misma representaba para los capitales un serio obstáculo para la acumulación. La burguesía quería eliminarla y buscar una organización sindical que no luchara, sino que fuera dócil.

Durante el mes de mayo, la FOM insiste en su derecho de no trabajar con *personal no federado*. La resistencia de la empresa se funda en el argumento de que los "carneros" no pueden ser expulsados, porque se les ha prometido mantenerlos en sus puestos. La empresa Mihanovich había querido utilizar obreros uruguayos, esta vez. Se insiste desde la FOM en el papel de la ANT como aliada de la empresa Mihanovich. Aparecen problemas con las embarcaciones *El Curitiva* y *El Edimburgo*, tripuladas por carneros, ya que éstos no cuentan con la calificación necesaria para el trabajo marítimo, que si poseen los federados²⁷⁵. El día 14 de mayo se realiza una asamblea donde se informa de los desacuerdos con la empresa que tuvieron en una reunión de negociación:

"El secretario general informa del alcance de la resolución de la asamblea anterior y da cuenta de la entrevista que en la fecha, una comisión de 20 miembros había tenido con los representantes de Mihanovich, conjuntamente con algunos ministros del gobierno. Dice que la delegación obrera sostuvo nuevamente los puntos de vista que siempre le sirvieron de normas y evidenciaron nuevamente que mientras la Federación O. M. había aceptado la oficialización como una medida de emergencia, la empresa Mihanovich, a espaldas de ella había continuado su tarea antiobrera, fomentando el amarillismo y patrocinando la creación de una organización de oficiales que le respondiera incondicionalmente; que el conflicto actual no era por salarios ni horario, sino para sostener un derecho adquirido por la F. O. M. de no trabajar con personal no federado. A estas argumentaciones, Luis Doderó replicó que ellos no hacían mayor cuestión sobre el personal, pero que no podían aceptar el boicot, además de que, había adquirido compromisos con el personal adventicio. La delegación obrera insiste en que la F. O. M. hará tripular las embarcaciones que se hallen en condiciones con las mismas y no así las otras, pudiendo Doderó buscarse personal fuera de ella para que le saquen del apuro."²⁷⁶

La FOM se quejaba de que la empresa Mihanovich fomentaba sindicatos amarillos y patrocinaba la creación de una organización de oficiales que le respondiera

²⁷⁵ "Como salió el Edimburgo y el Curitiva. Historia que parece cuento", en el BLUM N° 15, mayo 15 de 1920.

²⁷⁶ "La asamblea de anoche", en BLUM N° 15, mayo 15 de 1920.

incondicionalmente. El gremio argumenta que ellos habían ganado el derecho de no trabajar con obreros que respondieran a la patronal. García observa Mihanovich estaba intentando quebrar la unidad entre oficialidad y tripulación. En paralelo, otra herramienta contra la FOM era la utilización de obreros extranjeros para reemplazar a los federados en huelga y la protección de la ANT en las acciones patronales:

"Por último, se hizo notar que la empresa Mihanovich había querido utilizar a los hermanos uruguayos para sus planes de desorganización, aprovechando la terminación poco feliz de la última lucha que han sostenido, y eso, queriendo hacer creer que la FOM quería acaparar todos los puestos, siendo ello incierto, porque no se hacía cuestión de puestos, sino de personal asociado en ésta o aquella Federación. Dodero - considera el camarada García- quiso evidenciar que no tenían apuro por la solución y la delegación hizo notar que ellos tampoco lo tenía, ya que no podía asustarlos que saliera un "Curitiva" y un " Edimburgo " para ir a fondear a Montevideo, porque no se atreverían a hacerse a la mar. Y por último, que la situación creada es hija natural de las instigaciones de la Asociación del "trabajo", que ha tomado de testafarro a Mihanovich para que intentara derrotar el organismo baluarte de los trabajadores organizados. La entrevista terminó para ser continuada, porque eran las 13 horas."²⁷⁷

La FOM denuncia infiltrados de la ANT, pero no aparecen mayores precisiones al respecto²⁷⁸. La violencia excede el choque verbal y a las peleas callejeras. Ha llegado a cobrarse la vida de un compañero militante: Damián Montenegro:

"Nuevamente la sangre de hermanos nuestros, rinde tributo a la causa que con tanto tesón defendemos hasta dobligar la prepotencia de los que nos quisieran ver vencidos, para saciarse como hienas hambrientas. Damián Montenegro, obrero marítimo que no se dobligó nunca ante la tiranía de ningún mandón, y que supo con valor defender siempre la dignidad ultrajada por armadores despiadados, ha sido víctima de un atentado cobrado por parte de... ¡oh sarcasmo! Otro obrero marítimo, fiel perro servidor de intereses patronales. Yo que en amable camaradería he compartido con el hermano caído en la Asunción, los infortunios que acarrear estas cruentas luchas, puedo decir que era un convencido luchador de nuestra causa, y que como tal, supo morir defendiendo lo que nos es más sagrado a todos los trabajadores del mar: la Federación Obrera Marítima. El indigno que osó levantar la mano para eliminar a Montenegro, porque le enroscó su miserable acción de rompeshuelgas, ha de tener toda su vida presente que quince mil obreros conscientes marítimos lo repudian y detestan, no olvidando el claro que dejó en nuestras filas, el valiente camarada Montenegro."²⁷⁹

Poco antes del jueves 20 de mayo, la empresa Mihanovich elevó un documento

²⁷⁷ Ídem.

²⁷⁸ "No hay tal", BLUM N° 16, 19 de mayo de 1920.

²⁷⁹ "Caines", en el BLUM N° 16.

al Ministerio de Hacienda, donde expresaba los problemas financieros que le acarrea la extensión del conflicto. Le exigía al Gobierno Nacional que tome medidas enérgicas:

“En un documento elevado en estos días al ministerio de hacienda, clama contra la situación que le crea a la empresa la prolongación del conflicto, lloriquea cocodrilesamente a propósito de la posible supresión definitiva (!) de la explotación del cabotaje, habla de la necesidad de que el gobierno adopte medidas enérgicas para evitar la ruina de sus capitales, y, por último, confesando su impotencia, declara que todos estos daños pueden evitarse con la inmediata intervención del gobierno, ” y casi sólo con la declaración oficial sobre de parte de quién está la razón en este conflicto.”²⁸⁰

Ese mismo día 20, la FOM realiza una asamblea, dirigida por los obreros Primitivo Fernández, Zorzoli y Francisco García. Algunas voces empiezan a preguntar si no sería mejor llamar a huelga general, dado que el conflicto se ha extendido demasiado. Pero, estas voces fueron rápidamente acalladas por la dirección de la FOM, con García a la cabeza. El argumento de García es que la FOM no va mendigar nada, sino que se presenta como una potencia y que llamar a la huelga general hubiera beneficiado a Mihanovich. Veamos lo que sucedió en esta asamblea. García presenta el informe sobre la reunión pasada con los hermanos Dodero para ver si llegaban a un posible acuerdo junto con el Ministro de Hacienda:

“Informe. – el secretario general da cuenta de la entrevista que tuvo la delegación obrera con los hermanos Dodero en el despacho del ministro de hacienda. En esta entrevista, como en las anteriores, la delegación obrera sostuvo los mismos principios de acuerdo a la tradición de la Federación, a los orígenes del conflicto y al mandato de la asamblea. Al llegar a esta altura, el camarada García pide a los asambleístas, que presten la mayor atención y emitan su opinión al respecto. Continúa indicando que el “ñudo” para Mihanovich lo es el boicot y manifiesta que la FOM lo ha practicado siempre con justicia, puesto que no ha dado sus fuerzas a conflictos dudosos o de origen espurio; pero sí, que hizo todos los esfuerzos posibles para organizar a todos los obreros del litoral, haciendo verdadera obra de progreso y civilización; obra que repercute en beneficio de la FOM porque en los conflictos anteriores, era a esos obreros desorganizados y colocados en pésimas condiciones económicas a quien apelaban los armadores para que reemplazaran a los obreros marítimos, cosa que no sucede en la actualidad, porque ellos también forman en las filas del gran ejército de la FORA. Y en ese orden de idea, la delegación dejó claramente expresado que si la FOM no era el ángel tutelar del movimiento obrero, no por eso dejaría de ser solidaria con los trabajadores sindicalmente organizados. Indicaron que se prestó solidaridad a la F. O. M. de C. Navales por tratarse de una organización aún y que Mihanovich quiso destruirla para utilizar a parte de

²⁸⁰ “Por la prensa obrera. Juicios sobre nuestro movimiento. El conflicto marítimo.”, en BLUM N° 16.

sus hombres para batir a la marítima como lo hiciera con los marítimos uruguayos.”²⁸¹

García marca que uno de los avances de la FOM había sido la sindicalización de obreros a lo largo de los ríos y puertos de todo el país, y que ello impedía hallar obreros calificados para reemplazar a los federados. Precisa, además, que la intención de la empresa de Dodero era debilitarla como lo había hecho con la FOM uruguaya. García sostenía que la FOM no aceptaba arbitraje alguno en esta lucha porque no era negociable el derecho de los obreros de no trabajar con personal adventicio²⁸². El secretario general pasa a comentar la propuesta del Gobierno Nacional:

“Continúa haciendo consideraciones acerca de la acción solidaria de la Federación O. M. y hace notar que las partes se mantenían en sus trece, aunque se entreveía que los representantes de Mihanovich deseaban la terminación. Que en vista de ello, el ministro comunicó que si no era posible que se entendieran, que el gobierno retrotraería el decreto de oficialización a la fecha de ser dictado; lo que significaba bajar a todos los que tripulaban los vapores de la empresa para que fueran tripulados por personal federado, a excepción del Ciudad de Montevideo. Los delgados patronales manifestaron su discontinuidad, y la delegación obrera no comprometió opinión indican que debía someterlo al C. F. y a la asamblea.”²⁸³

El Gobierno tenía pensado retrotraer la situación de los obreros embarcados a la fecha de dictado el decreto de oficialización. Esto implicaba que todos los obreros que no fueran federados deberían bajar de los barcos. Claramente perjudicaba a la empresa, aunque la medida no alcanzaría al *Ciudad de Montevideo*, con lo cual no todos los obreros adventicios serían bajados. No quedaba claro qué pasaba con los cambio de bandera. En otra parte, la dirección de la FOM señala lo siguiente:

“La delegación obrera ante el gobierno y los representantes de Mihanovich -evidenciando el propósito conciliador que anima a los huelguistas- aceptó en principio la indicación del PE de retrotraer el decreto de oficialización para que todas las embarcaciones fueran tripuladas por obreros federados, con la solución previa de la huelga de las construcciones navales, siempre que ello no fuera un obstáculo a la acción de los federados y la constitución de una comisión mixta –no tribunal arbitral- para que se avoque al estudio de los pequeños conflictos que se originen con la vuelta al trabajo, proyecte una reglamentación, y determine las condiciones en que se prestara la solidaridad a los gremios no afines.”²⁸⁴

²⁸¹ “La asamblea del 20”, en BLUM N° 17, mayo 22 de 1920.

²⁸² “Como siempre.”, BLUM 17.

²⁸³ “La asamblea del 20.”, en BLUM 17.

²⁸⁴ “Como siempre.”, en BLUM N° 17.

De esta declaración, se desprende la intención de la dirección de la FOM de negociar, llegar a un rápido acuerdo con el Estado y buscar mecanismos institucionales burocráticos para solucionar conflictos futuros a partir de la formación de un *tribunal mixto*. La dirección gremial busca explícitamente darle un cause burocrático a la lucha de clases. Así, no dudan en afirmar "que la FOM es consecuente con su tradición, aceptó la indicación gubernamental en principio, y si los armadores ponen vallas a su realización, ha de entenderse directamente con ellos, en la forma que sabe hacerlo y con la rectitud y pujanza que le da su espíritu de justicia y sus fuerzas incontenibles."²⁸⁵. La dirección del sindicato marítimo decide plantearlo en el Consejo Federal del gremio y en la asamblea del mismo. En el Consejo, la dirección de la oficialidad dice que hay que aceptar el acuerdo, lo que quizás estaba marcando algún tipo de cansancio en los oficiales:

"Sigue informando y da cuenta de que reunido el C.F. conjuntamente con los delegados de las organizaciones de Oficiales acordaron aconsejar a la asamblea la aceptación en principio de ese temperamento, previa solución del conflicto de la C. Naval con la amplitud fijada por la Federación del gremio. Hace resaltar que los dos conflictos deben ser solucionados simultáneamente."²⁸⁶

Sin embargo, es en la asamblea donde aparece el dato de mayor relevancia. Cuando se somete a votación la propuesta, una voz, la del obrero Lozada, pide que no se negocie más y que se declare la *huelga general*:

"El camarada P. Fernández amplía el informe de secretaría y se abre debate sobre el asunto. Lozada indica que la huelga es demasiado larga, que debió haberse declarado la huelga general y no hacerse politiquería en los ministerios. García refuta, haciendo notar que se trata directamente, que se va a los ministerios a tratar de potencia a potencia y no a mendigar, y que la huelga general hubiera beneficiado a Mihanovich, como pudo verse por los documentos publicados en el boletín relatando las reuniones del C. de C. N. Martínez, Salvatore, Lago y Kowaisky se manifiestan en el mismo sentido y abrogan por la aprobación del informe. Uría, que usó de la palabra sobre otro asunto fue interrumpido varias veces por lo que no pudo continuar hablando. García aclara el punto en discusión. Vengui, Camilletti, Nantes, Verón y Fernández usan la palabra apoyando la indicación del Consejo, y Salvatore se dirige a los marítimos italianos exhortándolos a mantenerse firmes. Cerrado el debate, vótese el informe y se aprueba por unanimidad. Notada la presencia del camarada Marotta, secretario de la F. O. R. A. el presidente le invitó a ocupar la tribuna, pronunciando éste un conceptuoso discurso que fue muy aplaudido."²⁸⁷

²⁸⁵ Ídem.

²⁸⁶ "La asamblea del 20.", en BLUM 17.

²⁸⁷ Ídem.

Como puede apreciarse, el pedido de huelga general y la acusación de hacer *politiquería en los ministerios*, generó una reacción masiva en defensa de García. La huelga general quedó planteada como un recurso no apropiado para la FOM en ese momento y como beneficioso para la burguesía. A nuestro parecer, esta asamblea y la aparición abierta del debate en torno a la huelga general, la aparición creciente de enfrentamientos en barcos y puertos a lo largo de los ríos cada vez más violentos, la creciente demanda de represión por parte de la burguesía, implicaban un cambio en la conciencia que los actores tenían sobre la huelga. Para ambas partes se había tornado más larga de lo esperado y la solución no parecía ser tan inmediata. Es por ello, que pensamos que esta asamblea del 20 de mayo nos ayuda a marcar un cambio de etapa en la huelga marítima de los de trece meses.

Mihanovich y la Prensa Burguesa en el conflicto.

No quisiéramos arrancar la exposición de la segunda etapa sin considerar en forma particular la visión que la burguesía tenía del desarrollo de los primeros hechos. Como ya hemos reflejado más arriba, esto puede apreciarse en las memorias de Dodero y en la prensa burguesa de la época.

Dodero, gerente y accionista de Mihanovich, llega al país para dirigir la empresa en medio de las luchas obreras del año 1919. Rápidamente, se había encontrado con tres situaciones importantes: 1º, la FOM es muy fuerte por su nivel organizacional. 2º, ha sabido captar a la oficialidad para su causa, razón por la cual no cuenta con el esperado apoyo de los capitanes durante este período. 3º, el gobierno argentino, el radicalismo, se encuentra dispuesto a negociar con el gremio y a no reprimirlo. Si bien ha aumentado su accionar represivo sobre el movimiento obrero, aún conservaba trato preferencial hacia la FOM.

La estrategia de la burguesía, expresada en parte en la persona de Dodero, es desarmar al movimiento obrero de su organización sindical para poder imponer sus condiciones de acumulación. En estas condiciones, mientras se ve necesitado de ceder a los reclamos obreros por la relación de fuerzas entre la FOM y la empresa, la táctica que adopta es apoyarse en la ANT y en la Liga Patriótica. Las brigadas de la Liga tendrán encuentros violentos con los obreros federados de la FOM a lo largo de toda la huelga

de 1920-1921²⁸⁸, además de brindar custodia armada, fuerza de choque y obreros rompe-huelgas para ser contratados por la empresa. La burguesía también usó a la prensa para atacar a la FOM, a través de los diarios *La Nación* y *La Prensa*. El periódico bisemanal de la FOM tenía como función el dar batalla en este terreno de la lucha también.

Así como la mejor época para reclamar aumentos salariales era entre noviembre y febrero, momento cumbre de la cosecha, entre febrero y la siguiente cosecha es el mejor momento de la burguesía para asentar un golpe fuerte a los obreros de los barcos, el puerto y el agro, pues es su momento de mayor prescindencia. El gobierno tendrá una neutralidad ambigua. No entrará en la contienda reprimiendo abiertamente con las fuerzas estatales, pero, dejará actuar a las fuerzas paramilitares de la Liga. También, se allanan locales anarquistas y sindicalistas, hay presos obreros de todas las ideologías inundando las cárceles, y siguen vigentes las leyes de residencia y de defensa social²⁸⁹. Aunque exceda a este trabajo, cabría preguntarse si en realidad el gobierno deja actuar a estas fuerzas no estatales porque juega a muchas puntas, o, si en realidad, el estado está en tal descomposición que existe tal grado de fragmentación del aparato estatal, que el gobierno no lo controla y no tiene más alternativa que dejar hacer lo que él materialmente no está en condiciones de realizar. De ser así, habría habido una crisis de hegemonía y una descomposición del mismísimo aparato estatal, en medio de un capitalismo que continuaba, a largo plazo, expandiéndose pero que estaba por entrar en crisis. En los hechos pareciera existir cierta *parálisis política* en el Gobierno Nacional.

Luis Dodero²⁹⁰, director local de la empresa, recordaba el comienzo de la huelga de esta manera:

"La Federación Obrera Marítima Argentina resuelve, sin más, ordenar el desembarco de todos los tripulantes de los buques argentinos de la empresa, que son el 90% de la flota, exigiendo la inmovilización o desarme de las unidades de bandera paraguaya y uruguaya, sin escuchar ni razones ni argumentos de ninguna especie. A la vez, declaran boicoteados los buques de dichas banderas en puertos argentinos, los que a requerimiento de las respectivas embajadas son atendidos en sus servicios por

²⁸⁸ Estos quedan retratados en los distintos números del *Boletín de la Unión del Marino*. Por ejemplo, el N° 7, del 24 de marzo de 1920.

²⁸⁹ BLUM N° 10, 11 y 12.

²⁹⁰ La empresa Mihanovich tenía un directorio general con sede en Londres. En un artículo titulado "La Patria de los señores", en el BLUM N° 6 (24 de marzo de 1920). Aquí la FOM dice que la empresa pertenecía a los Molochs, familia que residía en dicha ciudad. Sin embargo, en las fuentes consultas, en las memorias de Dodero y en el estudio de Azzi y Titto: *Los pioneros...* op.cit., no aparecen pruebas de este hecho. La empresa, más bien tiene una variedad de dueños de acciones, donde una parte es de la familia Dodero, pero, no aparecen en la lista de accionista ninguna familia Molochs.

remolcadores y elementos oficiales. Los obreros de los talleres en Avellaneda, hacen abandono de sus tareas, en solidaridad con la Federación Marítima Argentina. De nada valen las gestiones de la empresa ante las autoridades nacionales y embajadas en busca de una solución, resultando así la inmovilización de la flota y talleres por más de un año: desde el 13 de febrero de 1920 al 8 de marzo de 1921.²⁹¹

El gerente de Mihanovich se queja que por culpa de la huelga, la empresa soporta las cargas fijas propia de su explotación y de la administración, los daños por el abandono de los buques, sin tener entradas de dinero. Las cargas del litoral debieron desviarse a otras empresas de armadores, quienes subían las tarifas. Y, también sufrieron daños, dice Doderó, las cargas ya estibadas en los buques abandonados por los obreros en huelga.²⁹²

La FOM, paralelamente, se queja del papel de la prensa burguesa como un actor que desprestigia la huelga²⁹³ y que insiste en la intervención del Estado para terminar con ella. Mientras tanto, los marítimos remarcan la necesidad de la neutralidad: insisten en que lo más cuerdo es dejar a las dos fuerzas históricas libradas a sus propias energías, puesto que no caben términos medios: o la empresa Mihanovich y la ANT vencen a la FOM. e imponen su punto de vista, o éstas capitulan y aceptan los derechos ya adquiridos por los obreros marítimos.²⁹⁴

La prensa burguesa, antes del arreglo de los obreros con Gardella y compañía, reclamaba la solución del problema portuario. Y advierte que un posible arreglo de las empresas constructoras dejaría sola a Mihanovich sola en la lucha y

“parece que el conflicto portuario se solucionará en parte, antes de aparecer el decreto anunciado por el gobierno. Se han iniciado gestiones entre los obreros y los dueños de los astilleros, con excepción de la compañía Mihanovich. En una reunión celebrada ayer por obreros en construcciones navales en su local Necochea 1326, acordaron reanudar el trabajo en todo los talleres, menos en los de Mihanovich. Hoy habrá una nueva asamblea en un terreno de la calle Brandsen al 400, para notificar esta resolución a todos los trabajadores. Si los obreros de los talleres navales confirman este temperamento, la Federación Obrera Marítima resolverá igualmente la terminación de la huelga para los armadores de referencia y solo quedará pendiente el conflicto con la compañía Mihanovich en lo relativo a los obreros de San Fernando y al cambio de tripulación en los buques de banderas uruguayas. De esta manera, el conflicto estaría

²⁹¹ Doderó: *La navegación...* op.cit., p. 115.

²⁹² *Ibid.*, p. 116.

²⁹³ “No hay tal”, en BLUM N° 16, mayo 19 de 1920.

²⁹⁴ “El Estado y el conflicto portuario”, en BLUM N° 16. “Desde la cárcel. Letra fatal”, en BLUM N° 17, mayo 22 de 1920.

resuelto únicamente para los armadores de la Unión Constructores Navales, pues persistiendo la paralización en los buques de la empresa Mihanovich seguirá interrumpido casi todo el tráfico fluvial²⁹⁵

“Continúa la paralización en las empresas afectadas. La compañía Gardella se dispone a desarmar su flota.”²⁹⁶ Y, ante los inconvenientes “que ofrece la aglomeración de embarcaciones amarradas en la dársena sur, se solicita de la administración de la aduana elementos para moverla. Necesidad de proceder al desembarco de las mercaderías.”²⁹⁷ El periódico *La Nación*²⁹⁸ también advierte lo mismo que *La Prensa*, y solicita que se permita el uso de obreros no federados.

La FOM, a fines de mayo, se queja de *La Prensa* en un artículo llamado “El Estado y el conflicto portuario”. En él sostiene que: “Nosotros estamos perfectamente de acuerdo con los deseos de *La Prensa* en lo que respecta a la solución del conflicto; no así con los argumentos que hace ni con los consejos que da, y sin pecar de maestros ciruelas, diremos que únicamente sobre la base sostenida en todo momento por la FOM puede solucionarse el conflicto y hacer que éstos no se repitan con tanta frecuencia.”²⁹⁹ El gremio marítimo, en medio de esta lucha ideológica, marca su intención de terminar con el conflicto y evitar nuevos con el fin de que el proceso de trabajo pueda continuar. Es decir, expresa el deseo de que la burguesía continúe valorizando su capital con el único requisito que se respeten los derechos sindicales adquiridos. A partir de aquí critica al periódico:

“El editorialista de *La Prensa* –que es demasiado superfluo- debía haber profundizado un poco más la cuestión, haber buscado las causas de esta crisis de las relaciones entre los marítimos y la empresa Mihanovich; haber dejado a un lado el sentimiento de clase que le hace ver únicamente los efectos y, entonces, habría hecho un estudio objetivo de la cuestión y hubiera podido marcar rumbos al Estado; pero en la forma que encara el asunto se trasluce claramente dos cosas: 1°. Que el Estado debe intervenir, cortando la soga por lo más delgado. 2°. Que no es admisible la imposibilidad de los obreros marítimos de no trabajar con traidores. Y esta peregrina teoría que siempre ha sostenido *La Prensa* es, en realidad, la

²⁹⁵ “El conflicto portuario. Reanudación parcial del trabajo”, en LP martes 20 de abril de 1920, p.7. Ver también: “El CP”, “Solución Parcial”, “Reapertura de los Astilleros” y “Oficialización de los servicios de cabotaje”, *La Prensa* miércoles 21 de abril de 1920, p. 10; “Cuestiones obreras en el puerto. reanudación del trabajo en los astilleros. Persiste el conflicto con la empresa Mihanovich”, en LP, jueves 22 de abril de 1920, p. 10.

²⁹⁶ “Estado actual de los conflictos portuarios”, en LN, miércoles 25 de febrero de 1920.

²⁹⁷ “Continúa la paralización de los servicios de cabotaje”, en LN, jueves 21 de febrero de 1920.

²⁹⁸ “Reagravación del conflicto portuario”, en LN, martes 24 de febrero de 1921, p. 5.

²⁹⁹ “El Estado y el conflicto portuario”, en BLUM N° 15, 19 de mayo de 1920.

que nunca podría traer una tregua en la perenne lucha que la FOM sostiene con una de las empresas que pretende destruirla.³⁰⁰

En medio de esta pelea mediática, en la nota "Cómo siempre", unos días después del recién citado, la FOM dice que no acepta ningún arbitraje, pues no negocia el trabajar con personal adventicio, y critica a la prensa en general por no ver esto, aun a *La Vanguardia*, órgano del PS: "la prensa toda se encargó de propalar a los cuatro vientos que se habían aceptado la formación de un tribunal arbitral, y lo lamentable es que estas versiones fueron recogidas también por La Vanguardia, cuya redacción debía haber buscado información en otras fuentes, para informar debidamente del estado de las tratativas de arreglo."³⁰¹

Los medios periodísticos fueron un campo de batalla a lo largo de la huelga. A través de ellos, ambos bandos intentaban lograr consenso y cerrar filas. La burguesía busca ganar apoyo con el argumento de que la huelga es un mal económico para el país. La dirección de la FOM sostiene que ella no quiere estar en conflicto y que solo lo hace porque la gerencia no acepta los derechos corporativos. La base del problema sería la actitud mezquina de Mihanovich. Sin ella, la FOM estaría dispuesta a garantizar el trabajo para que el capital continuara su acumulación. En el caso de la prensa burguesa, sus reiterados llamados a represión por parte del Estado, si bien no tuvieron un éxito inmediato, si tuvieron como función comenzar a formar un clima ideológico de necesidad la fuerza estatal para frenar al movimiento obrero organizado. En paralelo, también enfatiza en la necesidad de lograr la liberalización del trabajo, es decir, que se les reconozca a los empresarios el derecho a contratar libremente a los obreros que consideren.

iv.c. Segunda etapa: el desarrollo de la huelga y la aparición de disidencias internas. Hechos y consideraciones.

Subperíodo 1: Medidas y Debates.

Después de la asamblea de la asamblea del 20 de mayo de 1921, las cosas para la FOM no fueron más tranquilas. Como ya señalamos, la empresa de cabotaje había

³⁰⁰ Ídem.

³⁰¹ "Como siempre.", en BLUM N° 16.

recurrido a la ANT y a la Liga Patriótica para enfrentarse a la FOM. La Liga realiza un congreso de trabajadores día 22 de mayo, por la mañana, dirigido por Carlés. El sindicato marítimo lo llama irónicamente "Congreso Trabajador Levita"³⁰² y lo considera una parodia.³⁰³ Se descubre al capitán de la embarcación *Edimburgo*, Antonio Iglesias, al servicio de la empresa Mihanovich y al frente de la "legión de amarillos".

La dirección de la FOM se reúne con el Ministro de Hacienda para hacerle notar que se estaban extendiendo numerosas *libretas de navegación* a personal incompetente y en su mayoría extranjero, por lo cual, se le indicaba la necesidad de adoptar las medidas del caso para poner coto a ese abuso que es contrario a las disposiciones oficiales y a los intereses del gremio marítimo.

El viernes 28 de mayo, delegados del gremio tienen una entrevista con el Ministro de Hacienda para manifestar que se siguen contratando crumiros. El ministro les garantiza que se reunirá con la empresa en los próximos días:

"Teniendo en cuenta que las agencias de reclutamiento de crumiros, sostenidas por la Asociación del Trabajo, obtenían, mediante el sello de las embarcaciones para los traidores de nuestra lucha una comisión se presentó en el día de ayer al ministro de hacienda para hacerle saber que se estaban extendiendo numerosas libretas de navegación a personal incompetente y en su mayoría extranjero, por lo cual, se indicaba al gobierno la necesidad de adoptar las medidas del caso para poner coto a ese abuso que es contrario a las disposiciones oficiales y a los intereses del gremio marítimo. La delegación fijó un término hasta el lunes próximo para conocer definitivamente el resultado de las gestiones oficiales, que según el ministro, no se habían proseguido, por encontrarse el gobierno preocupado por las medidas que viene estudiando relativas a la exportación del trigo. Los delegados manifestaron que deseaban tener una contestación categórica y definitiva, para el caso de que no tuvieran éxito las gestiones iniciadas. Proponer al gremio la adopción de otro temperamento tendiente a dejar librada a la empresa a su solo esfuerzo. El ministro prometió hacer llamar hoy mismo a los representantes de la empresa para que definan su actitud. Derrotados en toda la línea, porque no han conseguido que el decreto de oficialización se aplicara en forma que les permitiera introducir los carneros en el gremio, los hermanos Dodero están desplegando una actividad inusitada por intermedio de sus secuaces, para ver si logran llevar la confusión en las filas de los trabajadores en huelga. Hoy más que nunca es necesario estar en guardia para romperle los cuernos al primer carnero que se insinúe."³⁰⁴

Ante esta situación, después de la discusión de la asamblea del 20 de mayo, la dirección de la FOM amenaza con tomar medidas más serias que la huelga parcial que

³⁰² El término "levita" hace alusión a la vestidura masculina de etiqueta parecida al frac.

³⁰³ "Un congreso de trabajadores de levita", en BLUM N° 17.

³⁰⁴ "Para contener el amarillismo. Entrevista con el ministro de hacienda" en el BLUM N° 19, mayo 29 de 1920.

llevaba a cabo e incluso pedir la anulación del decreto de oficialización, para poder movilizar más obreros:

“La mala fe con que proceden los dirigentes de la empresa Mihanovich ha sido una vez más en evidencia con motivo de las gestiones de arreglo que inició el ministro de hacienda. Mientras por un lado manifestaba públicamente que aceptaría la solución que propusiera el gobierno, cuando esa solución propuesta no ha sido de agrado, porque implícitamente nos reconocía la plenitud de nuestros derechos, ha intentado chicanear pretendiendo dificultar la solución para ver si logra su objeto, que no es otro que procurar romper la férrea solidaridad que existe en nuestras filas. Para poner término a esta situación, ayer a la tarde se entrevistó con el ministro de hacienda una delegación de los gremios en huelga, con el fin de exponer al P. E. que si el lunes no ha tenido solución el conflicto, la Federación y demás entidades que sostienen la huelga adoptarán las medidas que juzguen convenientes, siendo probable que se pida la anulación del decreto de oficialización, a fin de intensificar más el movimiento contra la empresa, para vencer su terca resistencia. Hemos sostenido que estamos librando una lucha titánica para mantener la conquista de los derechos fundamentales que hemos conquistado. La empresa no ha solucionado ya la huelga porque media docena de capitanes carneros, y entre ellos algunos patrones, la han hecho concebir la idea de infringirnos una derrota. Contra la traición de estos judas miserables, estamos prevenidos y a su debido tiempo rendirán cuenta de su infame conducta. Lo mismo que en la gloriosa jornada de 1917, en esta emergencia hemos contraído el compromiso de derrotar a la empresa y aplastar a los traidores; una y otra cosa hemos de realizar porque contamos con la fuerza moral y material que se requiere para vencer. El lunes celebramos asamblea y en ella expondremos la nueva faz que ha de adquirir el movimiento, si éste no ha sido solucionado en forma satisfactoria.”³⁰⁵

Mientras aún para el 26 de mayo veían una posible solución rápida, para el 29 de mayo, la FOM advierte que la empresa no está dispuesta a reconocer nada que beneficie al gremio. La dirección obrera de los marítimos sospecha que la empresa no aceptará ninguna cláusula que la beneficie y consideran que está comenzando una nueva fase en la huelga: “expondremos la nueva faz que ha de adquirir el movimiento, si éste no ha sido solucionado en forma satisfactoria.” En paralelo, mientras aún no estaba claro como terminaría todo, la apuesta de la empresa por tripular obreros ajenos al gremio fue en aumento gracias a la existencia de ciertos oficiales que no se plegaban a la solidaridad con la FOM:

“el propósito que los guía es tripular esos barcos con gente incapaz de sacarlos del apuro, no es otro que ver si logran desmoralizar al gremio, dando a la vez pie para que, por desgracia los hay entre algunos capitanes, difunden cierta propaganda derrotista, encaminada a terminar la huelga en forma

³⁰⁵ “Chicaneos inútiles”, en el BLUM N° 19.

inconveniente. Contra las maniobras patronales, hipócritamente secundadas por algunos capitanes sin dignidad, estamos en guardia, de manera que después de tres meses de huelga, cuando se aproxima el triunfo de nuestra causa, no hemos de tolerar pasivamente que la solución haya de malograrse o retardarse por la maldad de cuatro miserables, que con su incondicional servilismo han contribuido a crear en parte esta situación.³⁰⁶

El sábado 29 de mayo, también se informaba que el vapor Dublín³⁰⁷, perteneciente a la empresa Mihanovich, casi se hunde. Estaba tripulado por personal contratado por la Liga Patriótica Argentina, a través de una agencia situada en la calle Sarandí. Los accidentes en las naves serán un constante fenómeno a lo largo de la huelga. Para la FOM es culpa de la falta de cualificación y experiencia en la tarea por parte de obreros no federados.

En paralelo, los obreros paraguayos³⁰⁸ vienen llevando a cabo una huelga contra la empresa Mihanovich, desde hacía bastante tiempo. La prensa burguesa teme que este hecho perjudique aún más el tráfico en Argentina.³⁰⁹ La FOM acepta contribuir con 30.000 pesos paraguayos como solidaridad.³¹⁰ Para la FOM era de vital importancia mantener a los paraguayos en huelga, para cubrir su retaguardia y presionar mejor a la empresa. La empresa de cabotaje viene tripulando personal adventicio, y la FOM está tratando de que se tomen medidas que eviten que se continúe extendiendo libretas de navegación, violando las disposiciones reglamentarias. De esta manera, se le pide al Ministro de Hacienda que los remolcadores oficiales no continúen remolcando los barcos en conflicto. "Por otra parte, también se ha solicitado que se impida trabajar a los barcos con personal que no esté inscripto en el registro de oficialización de los servicios, de acuerdo con el decreto en vigencia."³¹¹ Los marítimos sentencian que Mihanovich "pretenden hacer creer que la empresa ha podido mover su flota, cuando todo el mundo sabe que en cuatro meses de lucha solo han podido tripular dos vapores."³¹² En cuatro meses solo pudieron zarpar dos barcos con éxito³¹³. Que los paraguayos sigan en conflicto, presiona en la medida en que siguen escaseando los marinos idóneos y federados.

³⁰⁶ "El último cartucho", en BLUM N° 18, mayo 26 de 1920.

³⁰⁷ "Personal idóneo de la liga. El caso del vapor Dublin.", en BLUM 19, mayo 1920.

³⁰⁸ "La situación obrera paraguaya", en LN 13 de febrero de 1920; "El transporte fluvial es uno de los problemas que preocupa en el Paraguay", en LN, 15 de marzo de 1920.

³⁰⁹ "Conflictos obreros paraguayos continúan perjudicándonos", *El Diario*, viernes 8 de abril de 1920, p.5.

³¹⁰ "Para los marítimos paraguayos", en BLUM N° 19, mayo 1920.

³¹¹ "Otro fracaso." en el BLUM N° 20, junio 5 de 1920.

³¹² "Derrotistas." en el BLUM N° 20.

³¹³ "Otro fracaso.", en BLUM N° 20.

En la asamblea del lunes 31 de mayo, sin embargo sólo se resuelve continuar con la lucha, y no se menciona ninguna otra medida de fuerza nueva. Se espera a que el Ministro de Hacienda proporcione una respuesta para tomar alguna nueva decisión. Esta reunión tiene lugar en medio de rumores en la prensa, que señalaban que los capitanes se estaban reuniendo clandestinamente para planificar la vuelta al trabajo:

"En el día de ayer, a las 17 horas, en el local social se han reunido los componentes del Centro susodicho, para tratar la marcha del movimiento. Revestía excepcional importancia este acto por las versiones de que se hizo eco la prensa mercantilista, al dar cuenta que los capitanes se reunían clandestinamente para resolver la vuelta al trabajo. (...) la C. D. informó de los motivos de la reunión. Dio cuenta de las relaciones que mantenían con el personal de la FOM después del laudo arbitral de 1917, desde cuya fecha trabajaron siempre con personal federado, lo que se ratificó por el decreto de oficialización de 1919. Hace notar las violaciones de la empresa y las maniobras de la misma para quebrantar la organización, ya con circulares reservadas que tendían a dividir a los oficiales. Menciona que la huelga, de no producirse el 12 de febrero se hubiera iniciado 15 días después por la voluntad de la empresa alentada por los derrotistas que se pondrán a la picota oportunamente. Cita las ventajas obtenidas por la organización y por último indican que se trata de una lucha de vida o muerte para el sindicato y todos deben hacer composición de lugar, manifestando claramente su opinión al respecto. A esta altura, los asambleístas por unanimidad se pronuncian por la continuación de la huelga a la que victorean con entusiasmo."³¹⁴

No se anuncian medidas nuevas, y las palabras no pasan de ser amenazas. La solidaridad hacia la FOM continúa expandiéndose y los maquinistas deciden contribuir con el 20% de sus sueldos:

"La comisión directiva del Centro de Maquinistas Navales tiene el agrado de dirigirse a usted y comunicarle que en la asamblea general efectuada el día 1ro de junio corriente ha sido resuelto que todo consocio embarcado abone el veinte por ciento de sus sueldo mensual, y mientras dure el movimiento, para ser distribuido proporcionalmente entre todos los consocios de la compañía Mihanovich Ltda desembarcados por el actual conflicto, pendiente aún con la citada compañía. Los señores consocios comisionados y con la credencial correspondiente que entregarán a usted la presente circular, están autorizados para hacer efectivo el cobro, debido éste empezar desde mayo inclusive."³¹⁵

La extensión de la huelga estaba generando mal estar entre la oficialidad, aparentemente. El hecho que la empresa encontrara oficiales dispuestos a trabajar con

³¹⁴ "Sociedad de capitanes, banqueros y patrones de los ríos. Su última asamblea. Por unanimidad se resuelve continuar la huelga." en el BLUM N° 20.

³¹⁵ Extraído del periódico mensual *La Unión del Marino* N° 64, citado en "Para hacer frente a la prolongación de la lucha" en BLUM N° 20.

personal adventicio, aunque fueran minoritarios, es una forma de manifestación de este desgaste. El 4 de junio, la *Sociedad de Capitanes, Baqueanos y Patrones de Ríos*, debe celebrar una asamblea en la cual debe ratificar continuar con la huelga. El malestar parece haber sido tal, que la FOM debió publicar el nombre de todos los asistentes a dicha asamblea para mostrar que la huelga era sostenida por la mayoría:

“Es indudable que ese acto es el desmentido más categórico a las versiones que se propalaron en los últimos días y que por intermedio del mismo se afirma una vez más que ningún afiliado a las instituciones comprendidas en el conflicto ha de volver al trabajo, hasta que no se reconozcan los derechos de no trabajar con crumiros y rompehuelgas.”³¹⁶

En los primeros días de junio, un juez condena a tres obreros marítimos de la nave *Uruguay II* a trabajar gratis, y la FOM sale a denunciarlo el 5 de junio porque teme que siente precedente³¹⁷. El capitán uruguayo Muró sufre aparentemente una agresión a manos de unos criminales que no han sido identificados. La prensa insinúa que es obra de la FOM³¹⁸. La empresa Mihanovich, después de mucho tiempo, parece querer el decreto de oficialización, que ve como la única tabla de salvación que le queda, aun cuando al principio se opuso a él. La FOM denuncia que la empresa en realidad lo que hizo fue simular que resistía a ese decreto. ¿Por qué? Para la FOM, al hacer esto, la empresa intenta engañar a los trabajadores. Simula resistirse, para luego decir que sí, como si hubiera tenido que hacer un gran esfuerzo. Así, logra desviar la atención de lo que para la FOM es lo que está en juego: el derecho de contralor que se manifiesta en el rechazo a trabajar con sujetos no asociados o rompehuelgas, sean o no del gremio.

La FOM insiste, a pesar de que está dispuesta a conciliar, en que el gobierno no debe intervenir para beneficiar a la empresa. Advierte que la propuesta de un nuevo decreto por parte del Ministro de Hacienda, es una posible forma de privilegiar a la empresa. La FOM advierte la jugada³¹⁹, pero sigue confiando en que el gobierno no intervendrá a favor de la burguesía si le exige eso:

“El gobierno, si en realidad tiene interés en solucionar los conflictos que periódicamente ocurren en el puerto, provocados por el criterio reaccionario de algunos armadores, debe abstenerse de dictar ninguna resolución que coloque a éstos en situación de privilegio. Por nuestra parte, sin perder de vista nuestras

³¹⁶ “Sociedad de Capitanes, Baqueanos y Patrones de Ríos.”, en BLUM N° 20.

³¹⁷ “¡Qué bien! ¿No?”, en BLUM N° 20.

³¹⁸ “Miró”, en BLUM N° 24, junio 19 de 1920.

³¹⁹ “Asamblea.”, en BLUM N° 21, junio 9 de 1920.

reivindicaciones fundamentales de clase, nunca nos hemos rehusado a ser conciliadores en todo aquello que hemos podido contemplar con criterio, libre de prejuicios o bajas pasiones, pero no hemos de transigir un ápice en nada que tenga por base amenguar el poder colectivo del gremio o trabar la acción consciente del mismo en su marcha ascendente hacia la consecución de nuestras reivindicaciones de clase. Por lo tanto, esperamos que no se produzcan hechos que nos obligue a salir de la norma de conducta que nos hemos trazado, precisamente para no crear mayores complicaciones. Pero si desgraciadamente se cometiera el error de favorecer a la empresa con cualquier medida perjudicial a nuestros intereses fundamentales, estamos seguros de que nada ni nadie podrá evitar que se complique el conflicto con la intervención inmediata de todo el gremio, que sabrá una vez más dar muestras de la capacidad e inteligencia que lo caracterizan para la defensa de sus intereses.³²⁰

La dirección de la FOM marca nuevamente, como se expresa en esta cita, su convicción de negociar y conciliar con los intereses capitalistas, sin que el Estado beneficie a la empresa sacándole derechos al sindicato. Es por estos días en que tiene lugar el atentado a García que hemos comentado más arriba. En la asamblea del jueves 17 de junio, el secretario general marítimo informa la situación y relata el incidente en que un crumiro, Portas, intentó un atentado contra él. "Da cuenta de la frustrada maniobra del tristemente famoso Juan Portas, al servicio del infame Dodero e indica que el C. F. se inspiraría siempre en los intereses obreros y especialmente en los del gremio de la marina, en cuya defensa se lucharía hasta contra el mismo gobierno, si necesario fuera."³²¹ El secretario sindicalista también comunicó que

"el lunes se había reiniciado las tramitaciones; que al concurrir al ministerio se hallaban con los ministros de Hacienda y Obras Públicas, con los cuales ya habían estado los hermanos Dodero y un representante del directorio, los que se hallaban en un despacho contiguo porque no querían hallarse con los representantes obreros. La delegación insistió sobre sus puntos de vista y requirió una contestación categórica. Los ministros indicaron que la empresa no deponía su actitud y que el gobierno haría efectivo el decreto para los barcos de bandera argentina, dejando el asunto de la construcción naval, lo que no puede ser aceptado bajo ningún concepto. Que los oficiales tampoco aceptaban ese temperamento, puesto que no podía renunciarse al contralor de las embarcaciones, máxime cuando ese mismo día los telegramas de Norte América daban cuenta de un conflicto planteado en la totalidad de los puertos de ese país por razones análogas, lo que destruía el criterio de la empresa de la M, de que esas exigencias no la tenían los obreros de ninguna parte del mundo."³²²

³²⁰ "La tabla de salvación.", en BLUM N° 24, junio 19 de 1920.

³²¹ "LA ASAMBLEA DEL JUEVES. La nueva faz del movimiento. Posibilidad de la huelga general del gremio. Resolución sobre un posible decreto coercitivo. Otras resoluciones.", en BLUM N° 24. .

³²² Ídem.

La lucha ideológica no se había detenido y García se encarga de marcar que la prensa burguesa debía admitir cambios en el conflicto y que el fracaso de la huelga no era tal, llama la atención sobre la lucha de los paraguayos:

"Hace notar el cambio de la prensa mercantilista que pide la solución de cualquier forma después de haberse cansado de anunciar el fracaso de la huelga. Que en la reunión realizada el martes por los delegados marítimos, se había resuelto no transigir un ápice en los puntos de vista obreros, a pesar de las resoluciones y medidas que hubiera podido tomar el Estado. Continúa haciendo consideraciones atinadas y ocupase del cariz energético que han imprimido los obreros paraguayos al movimiento, para los que tiene palabras de elogio por la entereza que demostraron para afrontar todas las situaciones que les creara el gobierno. Exhortó a que todos estuvieran listos para contestar como se debiera a las posibles medidas coercitivas del Estado."³²³

Como se desprende de esta cita, la dirección de la FOM llama la atención sobre una posible acción represiva del Estado. En principio, el radicalismo no había tomado medidas que sugirieran tal cosa. Probablemente, la FOM no esperara una acción así de parte del gobierno, la advertencia tiende a buscar más bien una mayor unidad entre los obreros tras varios meses de huelga, apelando a la memoria de la última represión estatal del '19 y a los casos crecientes de presos obreros por razones políticas y sindicales.³²⁴ También, puede haber sido un argumento para no declarar la huelga general, inculcando el temor a una represión. No podemos dejar de mostrar que en esa misma asamblea vuelve a aparecer el debate sobre la huelga general. E incluso se la nombra como posibilidad. Esto está marca el cambio de etapa. La FOM nota que debe, al menos, amenazar con algo más, observa que no alcanza con lo que venía haciendo. Pero, por el momento no es más que una amenaza para un futuro incierto. No hay planes concretos de llamar a huelga general en la dirección de la FOM. García reconoce que el Estado siempre es de clase. Pero, agrega que la huelga general solo será un recurso en caso de que el estado intente derrotar a la FOM. Para García, parece no ser el momento histórico.

"Por las publicaciones que se hicieran en los boletines anteriores, todos los camaradas están perfectamente compenetrados de la marcha del conflicto que desde hace más de cuatro meses sostenemos en contra de la empresa Mihanovich. Este ha entrado en una nueva faz por la negativa de la empresa a acatar la oficialización si el PE le da el mismo valor que a su iniciación y por nuestra resistencia, si el gobierno

³²³ Ídem.

³²⁴ "Represión policial", en MB.

pretendiera hacernos tripular los barcos de la M, sin el previo desembarco de los crumiros y la expulsión de los carneros de los talleres. Si así plantearan las cosas de inmediato se hacía efectiva la huelga general del gremio, y de las medidas de fuerza que se adoptaran dependía la intervención de los sindicatos que integran la FORA.”³²⁵

La FOM comunica que el conflicto ha entrado en una nueva fase, como ya indicamos. Las razones arguye es que la burguesía no acepta retrotraer la situación al momento de la oficialización. Ella aceptaría contratar obreros federado en adelante, pero no deshacerse de los no federados ya contratados. La FOM quiere solucionar el conflicto pero pide que se desembarque al personal adventicio y se lo eche de los talleres para poder tripular. La dirección de la FOM amenaza que si esto no se cumple, iniciarán la huelga general del gremio, a lo que habría que sumar el apoyo de todos los sindicatos de la FORA IX.

Hallándose totalmente lleno el salón José Verdi y bajo la presidencia del camarada Primitivo Fernández, inicióse la sesión con él. Informe del secretario. El camarada García da cuenta que en una asamblea anterior, por espíritu de conciliación habíase aceptado la indicación del PE de retroceder el decreto de oficialización haciendo tripular todas las embarcaciones con personal federado, excepto el Ciudad de Montevideo; que el PE manifestó su optimismo, pero que los representantes de la empresa indicaron categóricamente que no aceptaban el decreto y que no cambiarían la bandera a los vapores que actualmente enarbolaban bandera uruguaya o paraguaya. Comunicó que el lunes se había reiniciado las tramitaciones; que al concurrir al ministerio se hallaban con los ministros de Hacienda y Obras Públicas, con los cuales ya habían estado los hermanos Doderó y un representante del directorio, los que se hallaban en un despacho contiguo porque no querían hallarse con los representantes obreros. La delegación insistió sobre sus puntos de vista y requirió una contestación categórica. Los ministros indicaron que la empresa no deponía su actitud y que el gobierno haría efectivo el decreto para los barcos de bandera argentina, dejando el asunto de la contratación naval, lo que no puede ser aceptado bajo ningún concepto. Que los oficiales tampoco aceptaban ese temperamento, puesto que no podía renunciarse al contralor de las embarcaciones, máxime cuando ese mismo día los telegramas de Norte América daban cuenta de un conflicto planteado en la totalidad de los puertos de ese país por razones análogas, lo que destruía el criterio de la empresa de la M, de que esas exigencias no la tenían los obreros de ninguna parte del mundo. (...) Que en la reunión realizada el martes por los delegados marítimos, se había resuelto no transigir un ápice en los puntos de vista obreros, a pesar de las resoluciones y medidas que hubiera podido tomar el Estado.”³²⁶

³²⁵ “LA ASAMBLEA DEL JUEVES. La nueva faz del movimiento. Posibilidad de la huelga general del gremio. Resolución sobre un posible decreto coercitivo. Otras resoluciones.” en BLUM N° 24. .

³²⁶ Ídem.

El día lunes 14 de mayo, la empresa le habría comunicado al Gobierno su decisión de no avalar la retroacción, pues no estaba dispuesta a desembarcar a los obreros no federados de los barcos que habían sufrido cambio de bandera. En la asamblea del jueves 17 de junio de 1920 tubo lugar nuevamente un debate entre los obreros. Citamos a continuación el debate.

Nantes.- En un breve y vigoroso discurso evidenció la falta de seriedad del PE y cita el memorial elevado al ministerio de Hacienda sobre el remolque a las embarcaciones de la M, al que aún no han contestado, por lo que manifiesta que han llegado la hora de avocarse a la huelga general del gremio.

Larroche. – Indica que no debe adelantarse a los acontecimientos y que debe esperarse que el PE adopte las medidas de fuerza para usar las reservas de la FOM y recurrir a la FORA, y mociona para que se proceda a la paralización completa en el instante que el gobierno pretenda vulnerar los intereses del gremio.

Lage. – Ocupase de los proyectos presentados a la cámara de diputados por Méndez Casariego y a su pedido de pronto despacho de los proyectos bodrios. Que ello no puede precipitarnos y que el CF debe continuar estudiando la situación para afrontar todas las contingencias.

Salvatore. – Hizo un caluroso llamado a los compañeros marítimos, haciendo resaltar que la FOM estaba tuertísima y que nada ni nadie la abatiría. Yo que soy anciano –dijo- prefiero morir antes que demostrar la menor debilidad y espero que la juventud sabrá estar a la altura de las circunstancias para hacer posible nuestro triunfo contra todos los obstáculos.

Velásquez. - Exalta la acción de los marítimos paraguayos y hace notar que detrás de la F. O. M. se halla la FORA dispuesta a cooperar con los marítimos.

Huertas. – Se pronuncia por la declaración inmediata de la huelga general. Hace al respecto muchas consideraciones y ocupase de la situación internacional angustiosa para los capitalistas, que ven próximo su derrumbe. Indica que debe hacerse una demostración de fuerza, sin recurrir a las fuerzas de la institución general de los trabajadores.

Vengut. - Dice que todos reconocen que la FOM es la primer potencia obrera del país y que no le extraña que el PE adoptara cualquier medida excepcional, pero que, ello, no debía hacernos perder la serenidad, no debiéndose abrir el paraguas antes que lloviera. Con la claridad que le es peculiar se extiende sobre el asunto, indicando que el CF y la asamblea tomarían sus medidas en cuanto el gobierno quisiera abatirnos.

García. – Hace notar las razones que motivaron la huelga parcial manifestando que su regularización no era una panacea y que más que ella valía la acción. Ridiculizó a Méndez Casariego, manifestando que apenas aparezca una medida compulsiva el Consejo sometería a la asamblea la declaración de la huelga general. Dice que todos los gobiernos son de clase y cita el caso de Hungría. A continuación, y en el mismo sentido usan de la palabra P. Fernández, Larroche, M. Tadich, Rodríguez y García, respectivamente. Ciérrase el debate. Apruébase el informe por unanimidad. Huertas retira su moción. La moción Larroche se aprueba por inmensa mayoría.³²⁷

³²⁷ Ídem.

De este debate podemos señalar dos grupos. Uno minoritario, a favor de la declaración inmediata de la huelga general, compuesto, según los registros de la FOM, por Nantes y Huertas, quienes sostienen la necesidad de esta medida como en la asamblea anterior lo había hecho Lozada. El otro grupo, mayoritario, que amenaza con la huelga general verbalmente hacia fuera del gremio pero que hacia dentro sostiene la necesidad de esperar. Está integrado, en principio por la dirección del sindicato, cuyos voceros han sido en esta asamblea Larroche, Lage, Salvatore, Velázquez, Vengut, P. Fernández, M. Tadich, Rodríguez y García. El hecho de que esta discusión fuera registrada públicamente marca por el mismo gremio en su órgano de prensa marca la envergadura de la discusión. Termina imponiéndose la moción de Larroche, según la cual la huelga general solo se deberá declarar en el momento en que el gobierno tome alguna acción directa que vulnere los intereses de la organización gremial. Hasta entonces, no habrá paralización completa del trabajo portuario.

Los problemas dentro de la empresa no paran de suceder. Naufraga la *lancha Z 36* por ineptitud del personal no federado contratado por Doderó.³²⁸ El 29 de junio el consejo federal de la FORA IX, envía una circular a sus gremios (circular 11-A) impulsándolos a prestarle ayuda económica a los obreros de la FOM. Los sindicatos respondieron con su solidaridad, llegando a juntarse a través de ellos, al día 30 de noviembre 25.000\$. Es decir, aproximadamente un tercio de los ingresos totales del fondo de huelga de la FOM, vinieron de otros sindicatos. El gremio de los ebanistas, por ejemplo, donó 10.000\$³²⁹.

La dirección del sindicato se da cuenta que no le queda más que resistir con la prolongación de la huelga contra Mihanovich para doblegarla. Es así que toma una medida importantísima para el desarrollo del esto del conflicto. El 30 de junio se anuncia el establecimiento de los *turnos rotativos* para la huelga³³⁰, lo que permitirá distribuir los esfuerzos y prolongar la huelga en el tiempo:

“Confirmando lo que anunciáramos (...) para prolongar la resistencia por todo el tiempo necesario hasta obtener el triunfo, se ha resuelto turnar el personal que trabaja con los compañeros que están en huelga. Para evitar inconvenientes, no se turnará todo su personal se exceptúa de esta medida a los patrones y maquinistas, pero éstos, desde el primero de mes cobrarán en efectivo y en víveres un sueldo equivalente a lo que ganan trabajando a bordo. De esta manera la resistencia podrá prolongarse por tiempo indefinido.

³²⁸ “Naufragio de la lancha Z 36.”, en el BLUM N° 27, junio 30 de 1920.

³²⁹ MB, 1920, p. 19, col. 1.

³³⁰ Lucena y Villena: “La primera...”, op.cit., pp. 75-77.

El lugarteniente del señor Dodero, un tal Salivan, ha estado gestionando activamente ante los armadores del Centro de Cabotaje y otros que están desligados de esa entidad, para que se opusieran al turno; es obvio decir que estas gestiones han sido recibidas con manifiesto desagrado; nadie de los armadores que están trabajando se prestan a las maniobras de los directores de la empresa de la M.³³¹

El alargamiento de la huelga había ocasionado problemas económicos dentro de los obreros en conflicto. Probablemente, el descontento por ello estaba minando la motivación para mantener la huelga. Paralelamente, el acuerdo parecía esfumarse, había fuertes discusiones internas sobre las acciones a seguir y parte de la oficialidad parecía inclinarse por terminar con la huelga. El restaurante, las donaciones y los fondos habían sido los primeros medios para paliar esta situación. Los turnos rotativos fue un instrumento posible gracias al poder de contralor que tenía la FOM con el decreto de oficialización. Al rotar los obreros en huelga y en trabajo, rotaba el esfuerzo y el salario, lo que parece haber permitido que los obreros continuaran varios meses más con la huelga.

Subperíodo 2: Invierno y Primavera de la Gran Huelga.

Durante el mes de julio, los paraguayos, que habían iniciado tiempo atrás una huelga por cuestiones corporativas, se solidarizan una vez más con la FOM contra la misma empresa, y dicen que no aceptarán trabajar con crumiros ni tripularán ningún barco mientras siga en conflicto la FOM, aún cuando su conflicto local se solucionara³³². Durante los primeros meses de la huelga, una de las primeras tareas a solucionar era qué hacer con los no federados que la empresa decidiera contratar. El problema era como enfrentar esta estrategia de la burguesía. Lo que ella hacía era buscar personal adventicio en Montevideo, Uruguay. En esta ciudad, la *Liga Obrera Marítima* (el par uruguayo de la FOM), no era tan fuerte y la empresa podía operar libremente. Los *obreros uruguayos no organizados* constituían el elemento clave de Mihanovich para enfrentar a la FOM. Estimulada por los resultados en el puerto oriental, la empresa "M", como la llamaban los sindicalistas, intentó hacerse fuerte es en Paraguay. Pero, aquí, la *Liga de Obreros Marítimos* era más fuerte, y ésta decidió no tripular ningún barco de la empresa Mihanovich al que se le hubiera cambiado pabellón (bandera), después de

³³¹ "Quién vencerá." en BLUM N° 27, junio 30 de 1920.

³³² "Solidaridad.", en BLUM N° 34, julio 31 de 1920.

iniciado el conflicto.³³³ Algunos obreros paraguayos murieron en circunstancias oscuras³³⁴. La empresa que dirigía Dodero, entonces desconoció el convenio que tenía con la *Liga Paraguaya de Obrero Marítimos* y ésta inició un huelga, en que la FOM ayudó materialmente, enviando dinero.³³⁵ Es importante señalar que, a pesar de que la empresa M continúa contratando crumiros, la inoperancia de éstos le reditúa una constante destrucción de embarcaciones, demostrando la necesidad de muchos de los obreros federados³³⁶. Especialmente, la oficialidad.

El conflicto se hace cada vez más violento y se extiende a todo el litoral. El 26 de julio, 53 carneros salen de la estación de Chacarita hacia las Palmas, para reemplazar a obreros marítimos en huelga. Iban acompañados por guardias armados de la ANT. En medio del viaje, la tripulación advierte la presencia de los crumiros y quiere volver a Zárate para hacerlos desembarcar. Se arregla dejarlos en la estación de Ibicuy, más adelante.

“Reclutados por las agencias de la Asociación del “trabajo” y con destino a Las Palmas, tomaron tren en Chacarita, el 26 del corriente, 53 carneros, que iban a reemplazar a los camaradas que se hallan en huelga en esa localidad. Estos eran capitaneados por varios matones de la guardia blanca, que llevaban a la vista revólveres Colt. Llegados a Zárate y con el objeto de que los tripulantes del “María Parera” no se dieran cuenta y se negaran a transportarlos, el guardatren García cerró las ventanillas y las puertas. Preguntando por este procedimiento por uno de los que iban engañados, se excusó en forma tal, que el citado empezó a desconfiar al notar tantos misterios, y aunque hacía poco tiempo que estaba en el país, dióse cuenta de que no habría cosa buena. Al darse cuenta la tripulación (a una hora de viaje), quiso parar la embarcación, volver a Zárate y sacar el coche en que venían los crumiros, pero el jefe de la estación Ibicuy, un tal Pome, se comprometió a desenganchar el coche al llegar a ese punto, para que volvieran a Zárate y dejaran marchar al resto del convoy; en vista de estas manifestaciones y de que se carecía de orden de la Federación, los tripulantes aceptaron y optaron por conquistar a los obreros que iban a conspirar contra sus hermanos de clase que luchaban para mejorar sus condiciones de trabajo.”³³⁷

Mientras tanto, los tripulantes intentan hablar con los crumiros para contarles de la situación. Muchos ignoraban el conflicto. Se intentó convencerlos de que yendo a trabajar conspiraban con sus hermanos de clase para mejorar sus condiciones de trabajo. Al llegar a Ibicuy, los matones no dejaron que el vagón que los llevaba se desprendiera. Solo dos de los crumiros bajaron. Sin embargo, al llegar a Corrientes no pudieron

³³³ “Paraguay. Digna actitud de la Liga de Obreros Marítimos.”, en BLUM N° 10, abril 14 de 1920.

³³⁴ Marinelli, p. 20.

³³⁵ Marinelli, p. 20.

³³⁶ “Lo mejor”, en BLUM N° 34.

³³⁷ “Maniobra carneril que fracasa.”, en el BLUM N° 34.

continuar el viaje. En el hecho de que en Ibicuy no se desprendiera el vagón, no sólo fue determinante la acción de la ANT y la LP, sino también de la *policía*:

“Los camaradas fueron hostilizados por los matones al querer usar un medio que ni la ley social limita, a pesar de ser una ley reaccionaria y contraria a las actividades, y lograron únicamente que bajaran dos —el que había hablado con el tripulante y su compañero, que, como dijimos, no sabían a dónde se les llevaba. Al llegar a Ibicuy, el jefe Pome hizo avisar por un cambista al subprefecto y de inmediato llegó la policía; por su parte los matones de la A. del “trabajo” se pusieron en las plataformas con el revólver en la mano, amenazando de muerte a quien quisiera desprender el vagón; los compañeros se percataron de la vil maniobra del desgraciado Pome, pero no había más remedio que dejar sacar el coche o empeñar combate con los instrumentos del capitalismo, encarnados en careros, rompehuelgas y policías. Los camaradas ferroviarios han de tener en cuenta el ruin y rastroso procedimiento del jefe Pome, el guarda García y Barros — que también traicionó la última huelga ferroviaria—, los que se hicieron acreedores al desprecio de todos los trabajadores que actúan en las filas de la F. O. R. A. Los camaradas que quedaron en el ferry volvieron a Zárate y de allí a Campana, se presentaron a la secretaría seccional, conjuntamente con algunos compañeros, donde expusieron el hecho para que se tomaran las medidas del caso y se facilitaron medios para que volvieran a la capital federal dichos camaradas. Los lacayos del capitalismo creyeron que ya tenían ganada la partida y que era cosa hecha, pero les apareció la huésped, y al llegar a Corrientes no pudieron continuar viaje y tuvieron que refugiarse (como verdadera majada) en el corralón de Brey y Nalda, y para más seguridad — creyendo insuficiente la protección de los matones de la “liga” y A. del T. — le agregaron un piquete de policía, la que, lejos de cuidar el orden, está al servicio de las empresas capitalistas, que parecen ser el verdadero gobierno del país- A estas horas, los emisarios del capitalismo habrán constatado que el soviet del puerto de la capital se ha extendido a todos los puertos del litoral.”³³⁸

En este extenso relato queda expuesta la forma de trabajo de la burguesía a través de la ANT y la Liga Patriótica. Ellas se encargaban de buscar, transportar y proteger a los obreros no federados que la empresa necesitara para proseguir con la valorización de capital. Pero, no sólo se valía de matones a sueldo y rompehuelgas. Aparece en escena el poder estatal interviniendo directamente a favor de la burguesía naviera. Se muestra la acción de la policía protegiendo los intereses empresariales. Podrá recordarse que ya tres obreros federados habían sido castigados por un juez casi a trabajar gratis, a principios de junio. A pesar de que el Gobierno no tomara la decisión de una acción directa y centralizada de ejercer la violencia, lo cierto es que los aparatos del estado sí estaban actuando sin ningún tipo de neutralidad, y cada vez con mayor fuerza, como lo veremos más adelante. Además, el mismo Estado está dejando circular

³³⁸ Ídem.

bandas armadas a través de los barcos y trenes, sin ningún tipo de control y encima con protección de los aparatos estatales regionales. Es decir, el Gobierno está dejando actuar a las fuerzas paramilitares de la burguesía a propósito o bien no controla la situación. El libre tránsito de fuerzas armadas dentro del territorio estatal pone en cuestión el monopolio del uso legítimo de la violencia, o sea la base del Estado mismo. Y el hecho de que aparatos represivos regionales tomaran partido por estas bandas burguesas paramilitares pone en evidencia la incapacidad del personal político en la jefatura del Estado para controlarlo. De este proceso no son ajenos los medios burgueses. Éstos legitiman la acción de estas organizaciones burguesas y describen periódicamente sus asambleas, mitines y acciones³³⁹.

Ante el ataque de la Liga Patriótica y de la ANT a lo largo de todos los ríos, la FOM muestra aquí que su fuerza no sólo era el Puerto de Buenos Aires. Si ya había mostrado su influencia en Uruguay y Paraguay y la solidaridad manifiesta de muchos sindicatos, aquí pone de sobre la mesas que hay una vasta estructura, en la que se hace fuerte, distribuida por todo el litoral. La red de solidaridades, que se publican en los periódicos, se muestra como un conjunto de relaciones sociales concretas sosteniendo a la FOM. A pesar de ello, los enfrentamientos se suceden. El 7 de agosto,

“se hallan paseando por Montevideo los camaradas Avelino Cabañas, Zenón Ríos y el contramaestre del “Delfín”; al poco andar se encontraron con cinco ovejas del “Venus”, los que al ver gente de la Federación y hallándose en número mayor, quisieron desquitarse de los sustos que continuamente se llevaban, provocaron una reyerta de la que salieron con la peor parte. Intervino la policía y todos fueron detenidos. Como el “Delfín” estaba de salida, el agente obtuvo la libertad de nuestros compañeros. Los carneros quedaron en tierra y el “Venus” demoró dos horas la salida.”³⁴⁰

Los medios gráficos *La Nación*, *La Prensa*, *La Razón* y *La Concordia*, continúan criticando la huelga diciendo que el soviet del puerto está constituido por unos pocos agitadores y cientos de matones que violan las leyes sin que el gobierno de Irigoyen tome las medidas enérgicas para evitar dichas cosas.³⁴¹ Mientras tanto es necesario señalar que estaban presos Serrano³⁴², Sayes, Espínola y Polguvobrach, entre otros.³⁴³

³³⁹ En *La Argentina*, *La Nación*, *La Frontera*, pueden observarse esto a lo largo de los periódicos de los años 1920 y 1921.

³⁴⁰ “Los del Venus”, BLUM N° 35, agosto 7 de 1920.

³⁴¹ “¡Agitadores! ¡Matones!”, en BLUM N° 36, agosto 11 de 1920; “La Nación miente descaradamente”, en BLUM N° 38, agosto 18 de 1920.

³⁴² “Serrano”, Apéndice en Marinelli; “Serrano” en LOO N° 163, sábado 1° enero de 1921. José Serrano fue condenado en 1917 a permanecer preso en Ushuaia, por haber asesinado a Colmeyro en una situación

El 24 de agosto se realiza una asamblea del consejo federal. Allí se expone que la FOM ha tenido las actas de la ANT en su poder, y confiesan que han usado el espionaje y usarán todos los medios necesarios para la victoria. Justificaba García que por ese medio se conocen todos los pasos del enemigo y están en condiciones de afirmar que la derrota patronal está cercana. Lo que nunca afirmó hasta ahora el Consejo, lo hace en este momento. Tras siete meses de huelga, García dice que el enemigo ha entrado en el período de la descomposición, pero que es necesario negociar y finalizar el conflicto si se mantienen en pie los derechos del sindicato:

“vencido el término en que se creían derrotarnos, hoy están convencidos tanto los directores de la empresa como los poderes públicos, que la huelga no ha de solucionarse si no se aceptan nuestros puntos de vistas. La situación de la empresa se hace cada día más insostenible, sin que exista la más remota perspectiva de que pueda cambiar la faz del conflicto en su favor. El gremio ha demostrado una vez más su conciencia de clase, imponiéndose el duro sacrificio de siete meses de lucha, para reivindicar definitivamente un derecho sin el cual sería completamente nula e ineficaz la acción de la Federación. Teniendo en cuenta esta circunstancia, debemos estar en guardia para no malograr los frutos de la victoria, aceptando una solución que no deje a salvo los derechos fundamentales por los cuales estamos en huelga. En repetidas ocasiones hemos dicho que no debemos mostrarnos reacios a los temperamentos de conciliación que se propicien para terminar con la huelga, pero claro está, que esas medidas de conciliación que en distintas formas se nos han insinuado, no pueden conducirnos a transacciones desdorosas o que puedan perturbar el ejercicio del derecho a no trabajar con carneros o con elementos enemigos de la organización. El Consejo Federal y los cuerpos directivos de los gremios de oficiales han hecho de su parte todo lo que han podido para facilitar la solución, dejando a salvo su responsabilidad. La empresa, lejos de facilitar esas gestiones las ha dificultados (...) convencidos los directores del ruidoso fracaso de su ofensiva reaccionaria, es indiscutible que buscarán la solución.”³⁴⁴

La dirección del sindicato siempre estuvo dispuesta a la conciliación y no pretendía llevar la lucha más allá de dónde ya había llegado. En la asamblea del 24 de agosto, “el camarada García, en nombre del Consejo Federal, informó ampliamente de las alternativas de la lucha desde la última asamblea y de las tramitaciones realizadas por algunos emisarios de la “M”, haciendo resaltar que ésta se encontraba en un callejón sin salida.”³⁴⁵ El secretario general dice que “al hacerse una nueva intentona para iniciar tratativas de arreglo, el consejo manifestó claramente que ellas debían hacerse en forma

confusa. Era considerado un héroe por los marítimos federados, y la FOM luchó por mucho tiempo para que fuera indultado.

³⁴³ “El juez Racedo”, en BLUM N° 36; “Nuestros Presos”, en BLUM N° 37, 14 de agosto de 1920.

³⁴⁴ “La Solución.”, en el BLUM N° 41, agosto 28 de 1920.

³⁴⁵ “La asamblea del 24.”, en el BLUM N° 41.

oficial, y sobre la base de las aspiraciones del gremio, ya que no podía haber ninguna alteración al respecto. Menciona, luego, la obra de la Asociación del Trabajo, y Liga Patriótica Argentina, a las que se les había pateado el nido y comenta risueñamente el manifiesto que la Liga hizo fijar en las calles del centro."³⁴⁶ También se ocupó de "la salida de los vapores tripulados por adventicios que vuelven inutilizados y detiéndose en exaltar la acción heroica que realiza la Federación en defensa de principios de clase; acción que encarna derecho y cuando dos derechos se chocan, únicamente la fuerza es la que da la razón."³⁴⁷ Comenta que la empresa de Dodero intentaba por todos los medios evitar los turnos rotativos, que evitaban que solo una parte del gremio afrontara el peso de toda la huelga. A continuación transcribimos el debate de la asamblea del 24 de agosto.

Salvatore- hace una corta exhortación – el entusiasmo y energía que le caracteriza y termina indicando que aún hay mucha munición y debe quemarse hasta el último cartucho.

Cisneros- Ocupose de la situación de los obreros marítimos antes de que la Federación fuera una fuerza real, ocupose de los conchabados, menciona las arbitrariedades y llega a la conclusión que no debe transigirse, debiéndose obtener la expulsión de los traidores y crumiros; reseña la acción en el norte, haciendo notar que hay que accionar y presenta una moción confirmando las aspiraciones formuladas el 12 de febrero.

Bianchini- Apoya la moción Cisneros, hace notar que ya pasaron los seis meses fijados por la empresa para entregar a los marítimos atados de pies y manos, critica acerbamente a la A. del T y LPA e indica que a los firmantes del último manifiesto se les presenta una oportunidad para puntualizar los cargos a los miembros de la FOM, que deben tener interés en conocer a los militantes del gremio y los que tengan algo que decir deben hablar claro.

Lage- hace distintas consideraciones, menciona la actividad 'revolucionaria' de algunos charlatanes, indica la adhesión de los trabajadores del país y apoya la moción de Cisneros.

Velázquez- Demuestra que la FO Marítima está más fuerte que nunca, critica la obra de la prensa venal que dice condolerse de la situación creada por la huelga de los marítimos, apoya la moción precitada e invita a los posibles autores del pasquín para que hablen.

Berich- Hace un llamamiento caluroso a la unión, ridiculiza a Dodero almirante y viva a la FOM y Federación ORA.

Chincota- Plantea una cuestión incidental con respecto a los pontoneros que aclara García. Se cierra el debate. La presidencia engloba la terminación del informe con la moción Cisneros."³⁴⁸

³⁴⁶ Ídem.

³⁴⁷ Ídem.

³⁴⁸ Ídem.

El obrero Cisneros había propuesto la moción de para que se confirmen las aspiraciones votadas en febrero pasado, cuando se iniciaba la huelga. Si bien no se expresa ninguna voz en contra en esta fuente, la vehemencia con que es defendida marca que este sector de la dirección con alguien estaba discutiendo. Así se entiende que Lage ironice sobre los charlatanes "revolucionarios". Por entonces, corría el rumor de que Francisco García se había enriquecido, y éste intenta defenderse de esas acusaciones en la asamblea. Este debate se lo llamó *el último pasquín*. Veamos que se dijo en esa reunión.

"García- Se ocupa de las acusaciones del pasquín y que por un deber de lealtad debe ocuparse de él puesto que hay muchos elementos que podrían decir que al no ocuparse del asunto significaba confesión.

'Otras veces se me acusaba de propietario, ahora se dice que tengo 75 hectáreas de tierra y yo espero que se me indique dónde se encuentran para ir a reclamarlas, dijo, soy un perfecto capitalista: en el Banco de Boston tengo depositados \$ 0,65.'

Fernández- Ocupose de un manifiesto publicado hace un año, que le autor era un marinero, que él le indicó que iría el asunto a la asamblea, pero a pesar de que le exhortó a hacerlo no dijo esta boca es mía. Pide que hablen los acusadores.

Núñez- Se refiere a todos los manifiestos aparecidos y hace notar que como revisor de cuentas puede informar que los libros están en buen estado.

Tadich- Refiérese a la obra de la FOM y la situación del puerto hace notar que en la FOM no habrá hombre sapientísimos pero los hay honrados.

Huertas- Con una falta de tino asombrosa, dice que el manifiesto es efecto de la división y aprovecha esta circunstancias para propiciar la unidad del proletariado, golpeándose mucho el pecho habla de sus sentimientos y a pesar de que la presidencia le observa que está fuera del tema continúa hablando y... golpeándose el pecho. Con este motivo se hace un accidentado debate. Por último, mociona en el sentido de que el CF se avoque al estudio de la unidad una vez terminada la huelga.

Paquín- Este compañero, no comprendiendo lo que significaba pasquín y creyendo que se le atacaba trata de defenderse, hasta que la presidencia aclara. Intervienen otros compañeros y se cierra el debate. A invitación de la presidencia usa la palabra el camarada Hernández, delegado del Sindicato de Obreros Ebanistas da cuenta de la resolución que han tomado con respecto a nuestra huelga, exalta la acción de los marítimos y hace algunas atinadas consideraciones. Al terminar de hablar, la asamblea dio un voto de aplauso al Sindicato de Obreros Ebanistas."³⁴⁹

García había sido acusado públicamente de estar enriqueciéndose y sale a defenderse en la asamblea. Dejando de lado la desafortunada intervención del obrero Paquín y el desdén con que es tratado el discurso de Huertas, está claro que la interna

³⁴⁹ Ídem.

del gremio estaba muy fuerte y que su unidad estaba entrando en crisis. De allí que se aprobara la moción de Huertas de evaluar la unidad del gremio una vez terminada la huelga, aún cuando se aprobara la moción de Cisneros: "Resoluciones tomadas. Aprobáronse por unanimidad: el informe, la moción Cisneros y una indicación de que el CF se avocara al estudio del problema de la unidad del gremio a terminar la huelga."³⁵⁰ Los tiempos de una FOM unida y disciplinada, del sindicato más sólido del país, parecen estar terminando ante el paso de los meses en conflicto y sin solución a la vista.

Mientras tanto, la acción de la Liga Patriótica sigue su curso, dañando al movimiento obreros a lo largo de todo el litoral argentino. Se producen conflictos en Las Palmas y en La Forestal, y la Liga inicia una campaña pidiendo la libertad de trabajo en el puerto:

"Los roñosos ganapanes de la Liga Patriótica Argentina, no satisfechos con la obra ruin y miserable para que fuera creada, la emprenden a tiros con los obreros que no comparten sus infames acciones, explotan el argentinismo como símbolo de su misión, y en la práctica son las personas más fieles con que cuenta el capitalismo extranjero. En Las Palmas los corrieron como a perro en cancha abierta, y en La Forestal les pasó lo mismo, pero no escarmientan y vuelven a las andanzas y ahora, corridos de todas partes, piensan acampar en el puerto, para eso inundaron todo Buenos Aires de cartelones con el símbolo nacional (como siempre), pidiendo mansamente a los obreros y armadores depongan sus exigencias y reanuden el trabajo en el puerto en homenaje a la patria (entiéndase capitalista). El negro Carlés, con el pendón del mismo color, pretende introducir sus malditas huestes en los trabajos portuarios, y no sabe el "dotor" que los obreros auténticos no han de tolerar el contagio de sus ejemplares lanudos, porque de la higiene han hecho un culto. El "soviet" del puerto no es el palacio de la calle Florida, sus cimientos son sólidos y fuertes, no será la acción de la crema dorada el que los ha de derrumbar, y si ese es su propósito, como así nos lo suponemos, puede apuntar para otro lado, permitiéndonos aconsejarle se dirija a la catedral a oír los sermones del reverendo Ayala, o de lo contrario, se vuelva nuevamente a defender las trapisondas del Centro de Almaceneros. Los que sudan en el puerto para conseguir el mendrugo que alivie en parte el hambre crónica de él y de los suyos, no precisan de mesías ni santones que se crucen en el camino bastante accidentado de parias del trabajo, y mucho menos de la cabaña de don Manuel, que no está resultando el verdadero prototipo profesional de agitadores arrabaleras, y si en realidad pretende pasar a la historia como prócer argentino, perturbando la tranquilidad de los hogares proletarios, desde ya puede contar como segura la estatua que le tenemos ofrecida los marítimos, por su obra "paternal" hacia nuestra causa."³⁵¹

El 12 de septiembre se reúne el Consejo Federal pero no hay novedades. Pero, la compañía Mihanovich, en la semana previa al sábado 18 de septiembre, se dirigió al

³⁵⁰ Ídem.

³⁵¹ "Cosas del negro", en el BLUM N° 41.

ministro de hacienda pidiendo un pronunciamiento respecto a las causas de la huelga. Para la FOM es una confesión de impotencia por parte de la empresa.³⁵² La FOM sigue insistiendo en la defensa del decreto de oficialización. Esa misma semana se conoce la intención del poder ejecutivo nacional de solucionar el conflicto a partir de una *Ley de Requisición de los Buques* necesarios para los servicios de navegación de los ríos de la Plata, Paraná, Uruguay y Paraguay, que sería tratada el lunes 20 de septiembre³⁵³.

El Poder Ejecutivo le pide al Poder Legislativo que convierta en ley un proyecto que lo faculte para arrendar o requisar las embarcaciones indispensables para normalizar los servicios marítimos, "dado que algunas líneas estaban completamente monopolizadas por la M y las poblaciones de muchos puertos, se encontraban aisladas del resto del país."³⁵⁴ El proyecto³⁵⁵ propone básicamente las siguientes normas:

- 1) Que se autorice al poder ejecutivo para arrendar por el mínimo de tiempo que considere indispensable, el número de buques necesarios para la reorganización de los servicios fluviales de navegación y de transporte de pasajeros y de cargas en los ríos de la Plata, Paraná, Uruguay, Paraguay y sus afluentes.
- 2) Que el arrendamiento comprenderá y será extensivo a los talleres e instalaciones necesarios para reparaciones, limpieza, etc., de los barcos alquilados.
- 3) Que las tarifas para pasajeros y cargas serán fijadas por el Poder Ejecutivo.
- 4) Que los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley se abonarán de rentas generales y se imputarán a la presente.
- 5) Que el Poder Ejecutivo abrirá una cuenta especial en la que deberán figurar los gastos de arrendamiento y explotación y los ingresos por pasajes y fletes, pasando los saldos a rentas generales.

Ya el día 10 de agosto, el Ministro de Obras Públicas le pidió a la FOM qué condiciones³⁵⁶ solicitaba para tripular las embarcaciones necesarias para normalizar los transportes en los ríos. Ese día, el Jefe de la Policía, por encargo directo del Presidente, según narra la FOM, le había preguntado sobre esas condiciones y habría facilitado la reunión con el ministro. Posiblemente el Gobierno tuviera ya en mente el proyecto de

³⁵² Ver: BLUM N° 42.

³⁵³ "Proyecto de ley.", en BLUM N° 45, septiembre 18 de 1920.

³⁵⁴ Marinelli, p. 20.

³⁵⁵ Extraído de "Proyecto de ley.", en el BLUM N° 45.

³⁵⁶ Ver: "Gestiones Gubernativas", en BLUM N° 36, agosto 11 de 1920.

requisar los barcos. Pero, la notificación de condiciones no pasó de lo oral. Es durante la última semana de octubre de 1920 que la FOM entrega al Ministro de Hacienda una nota donde especifica sus condiciones para reanudar las actividades:

“La nota conteniendo las condiciones aprobadas para reanudar el trabajo ha sido entregada al ministro, por consiguiente cabe suponer que el gobierno, si es que tiene interés en solucionar el conflicto, no tardará en dar su respuesta. Sabemos que por parte de la empresa ha de oponer todo género de dificultades con tal de conseguir sus fines inconfesables, pero por nuestra parte sabremos defender con energía los principios fundamentales por los que estamos en lucha. Cuando la empresa amarró su flota lo hizo para imponernos la obligación de trabajar con traidores o elementos enemigos de la organización; hoy si se reanuda el trabajo, la empresa o el gobierno deberán reconocer el derecho que nos asiste para no trabajar con carneros; el principio de ese reconocimiento se hará efectivo con el desalojo de los cuatrocientos adventicios de San Fernando, que desalojaron a los obreros sindicados de la Construcción Naval. Puesta la flota en movimiento, los carreros del Salto y Carmelo serán desalojados como consecuencia de la acción solidaria de las tripulaciones que no tripularán los barcos reparados en esos talleres.”³⁵⁷

La FOM solicitaba que se le respetara los derechos que Mihanovich le negaba: a ejercer el boicot, a ejercer la solidaridad de clase y no trabajar con crumiros. En la segunda quincena del mes de octubre de 1920, las cámaras tratan y aprueban el proyecto del Poder Ejecutivo facultando a éste a arrendar la flota Mihanovich. Consultada la FOM y demás entidades por el ministro de obras públicas, el 26 de octubre resolvieron someter al ministro unas bases indispensables para la reanudación de las labores³⁵⁸. Así estableció las siguientes cláusulas³⁵⁹:

- 1) Movilización total de la flota perteneciente a la Compañía Argentina de Navegación Nicolás Mihanovich Ltda.
- 2) Normalizar todos los servicios conforme al statu quo anterior a la huelga.
- 3) Al reanudarse los servicios, las organizaciones marítimas entienden que sus afiliados no trabajarán con personal no federado, ni con elementos adventicios. El Gobierno no prestará ningún apoyo a los barcos que estén

³⁵⁷ “Nuestras Condiciones.” en el BLUM N° 55, octubre 31 de 1920.

³⁵⁸ MB, p. 19, col. 1.

³⁵⁹ Estas cláusulas fueron extraídas de Marinelli, pp. 20-21. También figuran en MB, p. 19, col. 1. Las cláusulas son elaboradas y publicadas en enero de 1921 en: “El conflicto Marítimo”, en LOO N° 165, 15 de enero 1921. En el mismo ejemplar se reseñan los problemas que se desarrollan en los puertos de la Patagonia: “De Puerto Deseado. Las arbitrariedades policiales en los territorios del sud. Huelga General en Deseado, Río Gallegos, Santa Cruz y San Julián”.

incluidos en el presente arreglo, pertenezcan o hayan pertenecido a la empresa Mihanovich.

- 4) Gestionar la solución del conflicto paraguayo; hay que hacer resaltar los inconvenientes de la prolongación del conflicto, por cuanto se entorpecerá el tráfico con el Paraguay, al ajustarse los gremios marítimos a la cláusula tercera.
- 5) Al reanudarse el trabajo, los gremios no aceptarán como dirigentes del personal a los empleados Escalest, Ferrari, Machado, Cardellini, Chiosa, Casco y Debenedetti, por considerarlos perniciosos para la armonía en el trabajo y las relaciones con la dirección. Se reserva el derecho de rechazar a todo aquel empleado que posteriormente a este arreglo se considerara en las condiciones de los anteriormente nombrados.
- 6) Rebaja de la tarifa de pasajes en las líneas de Montevideo y el Carmelo.
- 7) Todo el personal de los barcos extranjeros que quedara sin trabajo, deberá ser ocupado en los barcos requisados.
- 8) La vuelta al trabajo se realizará en las mismas condiciones que rigen en las empresas particulares, haciendo notar que las respectivas comisiones tienen a estudio un proyecto de salarios presentado en el próximo mes de enero.
- 9) Cierre inmediato de los talleres de San Fernando, y destitución de los crumiros.

Como queda claro, con estas consideraciones, la FOM busca reafirmar su poder y fortalecer los lazos de solidaridad que la venían sosteniendo. De allí que hable de los obreros paraguayos y que todo obrero desocupado de un barco extranjero deberá ser ocupado en la requisa. Busca asumir el *monopolio de la representación sindical* de los obreros de la rama y aspira que el Estado reconozca tal potestad, al especificar que la FOM tendrá control absoluto sobre la tripulación de todos los barcos de la empresa a lo largo de todos los ríos y al reservarse el derecho de desechar a todo empleado marítimo que considere que atente contra la armonía del trabajo y la dirección de la FOM. Como puede apreciarse, la dirección de la FOM siempre buscó luchar, negociar y arreglar su consolidación sindical, para garantizar el proceso de trabajo.

La huelga no llegó a su fin aquí, según la FOM, por un desacuerdo con la *Federación de Obreros de Construcciones Navales*. Los obreros no se pusieron de acuerdo si esto era tácticamente correcto. La FOM creía que podía desprenderse de los

crumiros de los barcos que habían adoptado la bandera uruguaya y de los crumiros de los talleres navales de Carmelo y del Salto aplicándoles un riguroso boicot. En cambio, los obreros de la construcción pensaban que terminar el conflicto sin desalojar a los crumiros de los talleres nombrados implicaba dejar dicha tarea a sus propias fuerzas.³⁶⁰ Ante estas diferencias, las negociaciones se interrumpieron.

En los últimos días de octubre, en Santa Fe, los estibadores declaran una huelga general, y la FOM se solidariza con ellos. En Oliva, la policía de ese pueblo provocó un encuentro sangriento con los huelguistas, pero éstos contestaron con armas y terminó cayendo el oficial del escuadrón que atacó a los obreros. La violencia en el litoral no se detenía y los conflictos se expanden por todas partes:

“Santa Fe. – Los compañeros estibadores de esa ciudad, con el objeto de responder al ataque de los capitalistas locales, que pretenden introducir el amarillismo, han decretado la huelga general. (...) Oliva. – Los policianos de ese pueblo, al servicio de los directores del asilo regional de alienados – cuyo personal se halla en huelga - han provocado un encuentro sangriento con los huelguistas, pero éstos contestaron al plomo con plomo y junto al cadáver de un obrero cayó el oficial del escuadrón que creyó cosa fácil apalea a los obreros. Los tiempos cambian y cada vida obrera que se trunca debe ser compensada. En el F. C. Central Argentino. – Los camaradas ferroviarios de la línea La Banda-Tucumán, dando prueba de un alto espíritu solidario, hicieron abandono del trabajo, para hacer rectificar el castigo injusto que se impuso a unos peones que se negaron a realizar una tarea que no les correspondía. Como consecuencia de ello, hubo un choque de trenes cerca de la estación Alderete. La huelga solucionóse hora más tarde satisfactoriamente por la energía demostrada por los huelguistas. Este hecho y la reciente huelga del F. C. C. C: demuestra que los compañeros ferroviarios se han repuesto de los contrastes sufridos y están en condiciones de librar batallas en contra de las empresas, que creían haber matado a la organización, sobornando a algunos desgraciados. La lucha se agudiza en todas partes, y el avance obrero es ya incontenible.”³⁶¹

Los obreros ferroviarios expresaban su solidaridad real, y los conflictos con crumiros se expanden por todo el litoral. Igual que la represión de la ANT y de la Liga Patriótica. Esta situación se da en paralelo a la actitud del gobierno de buscar “un arreglo con los valientes obreros marítimos queriendo así normalizar los servicios portuarios, porque el comercio de los puertos, porque el comercio de los puertos del litoral sufren mucho las consecuencias de esta huelga, de lo que nosotros no somos los culpables, porque ella ha sido provocada en defensa de nuestros legítimos derechos, que

³⁶⁰ Marinelli, p. 21.

³⁶¹ “Hechos.”, en el BLUM N° 55.

el "generalísimo" Dodero y sus secuaces quieren desconocerlos."³⁶²

Creemos que aquí, a fines de octubre y principios de noviembre se cierra la segunda etapa de la huelga. Cuando la requisita de los barcos por parte del Estado y las condiciones obreras negociadas parecían llegar a un punto de acuerdo entre el Estado y el sindicato, que debilitaba la fuerza de Mihanovich, el proyecto no avanzó por problemas internos de la FOM. A los problemas económicos del mantenimiento de la resistencia huelguista, se le habían sumado los debates sobre la huelga general, sobre la legitimidad de la conducción encabezada por Francisco García y el descontento de una parte de la oficialidad con la extensión del conflicto. Paralelamente, la empresa solo podía atinar a la acción de la ANT y la LPA, pero, la situación de paralización y los constantes accidentes deben haber minado su capacidad económica. La situación parece haberse estancado del todo, haber entrado en una fase de agotamiento. Creemos convenientes entonces, dar lugar al inicio del tercer período de la Gran Huelga.

iv. d. Tercer etapa: El agotamiento de la huelga y su desenlace. Hechos y consideraciones.

En el mes de octubre, en el puerto de Santa Fe se había gestado un sindicato amarillo bajo los auspicios de la ANT y su prerrogativa de crear una sociedad de trabajo libre. Esta se concretó en la tripulación del vapor *American Transport*. Apenas se supo esta noticia, los estibadores, marítimos y guincheros (obreros que manejan el guinche, una especie de grúa, máquina con un brazo y una polea que permite elevar las cargas con las cuerdas) paralizaron todas las actividades del puerto de Santa Fe. La burguesía había introducido en Rosario la libreta de la Liga Patriótica para trabajar en la estiba y quiso implementar algo parecido aquí. La FOM declara boicot a todo el puerto y le envía dinero para sostener la huelga. Este conflicto duró dos meses. En Paraguay muere el dirigente de los crumiros, Juan Pino. En Buenos Aires se habían condenado a los obreros marítimos Pablo Spínola, Velázquez y Poidrugabach³⁶³.

Durante noviembre, el directorio de la empresa Mihanovich autorizó nuevas gestiones de arreglo. Pero, la FOM se quejaba de que estos trámites no comenzaban. Un fenómeno importante tiene lugar durante este mes: la huelga de los ferry-boats en Entre

³⁶² "Compañeros.", en el BLUM N° 55.

³⁶³ "En Santa Fe y la Asunción.", en Marinelli, p. 22.

Ríos.³⁶⁴ La tripulación de los ferry-boats declara la huelga, rehusándose a transportar vagones boicoteados. Un ferry boat es un transbordador, una embarcación, utilizado para llevar pasajeros y sus vehículos a través del agua. Los ferry boats también se utilizan para el transporte de mercancías (camiones, contenedores de carga) e incluso vagones de ferrocarriles.

El 27 de noviembre, los obreros marítimos de los ferry boats debían aplicar el boicot a los vagones de mercaderías destinadas a casas de distintas ciudades de Entre Ríos en conflicto con sus obreros. Ante esta situación, el ministro de obras públicas ordena el reemplazo, de los marítimos en boicot, con personal de la armada y subprefectura, haciéndolos detener y pretendiendo que se les procesara por abandono de servicios, de acuerdo con un artículo de la ley de ferrocarriles. Los obreros ferroviarios de Basavilbaso, Entre Ríos, se negaron terminantemente a continuar viaje con el tren en que iban los obreros del ferry boat presos para Concepción del Uruguay, exigiendo la libertad de los mismos para que continúen su marcha. En acto de solidaridad, entonces, detienen el vagón que conducía a 33 de los presos marítimos. Esto obligó al juez de Concepción del Uruguay a trasladarse a Basavilbaso. Los obreros recuperan su libertad a los pocos días, después de dar declaración.

A solicitud del consejo plenario de los sindicatos marítimos, el consejo federal de la FORA IX convocó a una reunión conjunta de éstos con los comités de los sindicatos ferroviarios de *Tráfico y Talleres*. La reunión se realizó la noche del 29 de noviembre. Al terminar la reunión plenaria, el consejo federal de la FORA IX informó a los sindicatos federados de lo ocurrido, enviando, el 30 de noviembre, la *circular general número 18-A*. Los invitaba, al mismo tiempo, a decidir la aplicación de la medida extrema de la huelga general si el gobierno no desistía de sus propósitos reaccionarios. Estos sucesos conflictivos con los ferry boats determinaron la interrupción brusca de las gestiones de arreglo con la empresa Mihanovich.³⁶⁵ El Ministro de Obras Públicas dice que se trató de un error y que había aplicado a los obreros del ferry boat una ley de ferroviarios cuando ellos eran marítimos. La dirección toma estas palabras como peligrosas pues implicaban que los ferroviarios no tenían derecho a practicar la solidaridad y "no podía impedirse al personal rehusarse a tomar servicio colectivo o individualmente en los casos de solidaridad, boicot o cuando las empresas se niegan a

³⁶⁴ "Ratificando.", en BLUM N° 61, noviembre 27 de 1920.

³⁶⁵ He seguido la exposición del tema en BM, 1920, p. 19, col. 1. Ver también: "En los ferryboats.", en Marinelli, p. 23; "La tripulación de los Ferry - Boats.", en el BLUM N° 61, noviembre 27 de 1920; y Marotta: *El movimiento sindical...* op.cit., pp. 262-264.

conceder mejoras reclamadas.³⁶⁶

Se exige fundamentalmente, dos cosas. En primer lugar, que los artículos 84 y 86 de la *Ley de Ferrocarriles*, mediante los cuales se podía detener y procesar a aquellos que hiciera abandono de sus tareas, no tuvieran aplicación alguna en el caso de los ferry boats. Y, en segundo lugar, los casos de abandono de servicios previstos por dicha ley, nada tendrían que ver con la acción colectiva de los obreros.³⁶⁷ El gobierno acepta las condiciones y el ministro se compromete a reintegrar al personal marítimo sin pérdida de sus derechos y salarios.³⁶⁸

Durante el mes de diciembre de 1920, la FOM reconoce que esta incidente por los artículos 84 y 86 de la Ley de Ferrocarriles, tuvo la virtud de precipitar también la iniciación de los trámites para la solución del conflicto en la empresa Mihanovich. Hace tiempo que la FOM tenía la certidumbre de que los directores de la empresa buscarían la forma de entenderse directamente con la Federación.

“Hoy, como ayer, después de once meses de lucha, cuando inopinadamente se complica el conflicto, con una resolución ministerial que equivalía a anular lo fundamental de nuestras reivindicaciones, hoy como ayer, decimos, hemos dado una prueba más de la fuerza que representamos. El artículo 84 no tendrá aplicación; ni a los marítimos ni a los ferroviarios les afecta en la forma que se intenta interpretar, para privarlos del derecho de solidaridad de clase. Iniciadas las hostilidades y movilizadas las fuerzas de la FORA, el señor ministro de obras públicas convocó a una delegación de la FORA, a la que dio las explicaciones del caso, iniciándose los trámites correspondientes para solucionar el conflicto, dejando incólume el derecho de los tripulantes para practicar la solidaridad cuando su conciencia se lo diete. Esta incidencia ha tenido la virtud de precipitar también la iniciación de los trámites para la solución del conflicto en la empresa Mihanovich.³⁶⁹

Ello se produjo en una entrevista que tuvieron, el 7 de diciembre, los *delegados del Consejo Plenario* con el Ministro de Obras Públicas. Fueron invitados a una reunión

³⁶⁶ LOO N° 160, diciembre 11 de 1920.

³⁶⁷ Marotta enumera los ítems de la exigencia de la FORA IX. Además de los mencionados se pide: “3°- Que el personal marítimo, al hacer abandono del servicio, no ha incurrido en la penalidad que prescribe la ley de ferrocarriles sino, por el contrario, previo aviso, negóse a salir con un ferry-boats sobre el cual se conducían mercaderías destinadas a firmas que en razón de su actitud despótica y abusiva habían provocado la declaración del boicot. 4°- Que el principio sustentado por el ministro respecto de los ferrocarriles supone la intención de juzgar delictuoso todo acto cuyo objeto es afirmar las más alta idealidad de la solidaridad obrera y de la clase que representa y sostiene la FORA. 5°- Que de esto se desprende, de manera precisa y categórica, el propósito del gobierno de desconocer un derecho que en ningún momento como el actual ejercen universalmente los obreros ferroviarios y de otras empresas semejantes.”, en Marotta: *El movimiento sindical...* op.cit., pp. 263-264.

³⁶⁸ *Ibíd.*, p. 264.

³⁶⁹ “Nuestro derecho.”, en BLUM N° 64, diciembre 8 de 1920.

para que, directamente con los directores de la empresa, tramiten la solución del conflicto.

“Hace tiempo que anunciamos que teníamos la certidumbre de los directores de la empresa, cuando se convencieran de la inutilidad de la ley de requisas, por las condiciones que imponíamos, buscarían la forma de entenderse directamente con la Federación. El hecho se ha producido en la entrevista que tuvieron ayer los delegados del Consejo Plenario con el ministro de obras públicas, quien los invitó a una reunión para que directamente con los directores de la empresa tramiten la solución del conflicto. De más está decir que si los directores de la empresa se disponen a tratar directamente con los sindicatos, es porque deben estar dispuestos a solucionar el conflicto sobre las bases fundamentales que constituyen nuestras reivindicaciones. En el curso de esta semana se definirá la situación. Si los directores de la empresa Mihanovich proceden con sinceridad y el gobierno mantiene su palabra de dar solución a los conflictos que originaron la aplicación del boicot en el ferrocarril de Entre Ríos, se llegará a una solución satisfactoria. De lo contrario, con la misma energía que hemos procedido hasta el presente, procederemos para precipitar el triunfo de nuestra causa.”³⁷⁰

Aquellos obreros ferroviarios que dejaban de trabajar por solidaridad con los obreros marítimos en huelga, eran reemplazados por personal de la armada. Es decir, no solo se trataba de luchar contra los crumiros que proveía la ANT y custodiaba la LPA. El mismo Estado podía facilitar la mano de obra que la burguesía necesita. De allí que el *artículo 84* anulara de hecho y de derecho la solidaridad de clase. La reacción de los obreros, de la FOM y de la FORA IX, ponía sobre la mesa la densa red de relaciones que la FOM tenía a lo largo del litoral y que fue fundamental para sortear la dificultad que la ley le generaba:

“Los camaradas ferroviarios de Basavilbaso, adheridos a la FORA (...) Estos compañeros se negaron terminantemente a continuar viaje con el tren en que iban nuestros camaradas presos para Concepción del Uruguay, exigiendo la libertad de los mismo para que continuara su marcha el tren a su destino, y esta actitud solidaria que honra a nuestros camaradas ferroviarios, es la más viril bofetada a todos los charlatanes que siempre buscan un pretexto para criticar a la FORA, diciendo ¿qué hacen , qué hicieron?”³⁷¹

En enero de 1921, la huelga general es declarada, nuevamente, inoportuna dado que la mayor parte de los conflictos parecen estar en vías de solucionarse. A fines de año 1920, los obreros que navegaban y trabajaban hacia el sur, habían entrado en conflicto y

³⁷⁰ Ídem.

³⁷¹ “Gesto Solidario.”, en el BLUM N° 64.

la FOM se solidarizó con ellos. Este se inició cuando un conjunto de obreros identificaron a Gastón Pagaud, quien tiempo atrás había iniciado un proceso legal contra un militante ferroviario³⁷². El 15 de enero la FOM manifiesta que la reanudación del tráfico con la costa sur dará por resultado la solución satisfactoria de los conflictos que existen en los distintos puertos y el de los ferry:

“hemos podido comprobar que esos conflictos tienden a solucionarse en forma satisfactoria. La reanudación del tráfico con la costa sur no cabe duda alguna de que dará por resultado la solución satisfactoria de los conflictos que existen en los distintos puertos. El conflicto de los ferryboats está en vías de solución y no será difícil que en la entrevista que se efectuará mañana entre los delegados de la Federación y el administrador del FCE se llegue a convenir la reanudación del trabajo. Por otra parte, si los directores de la empresa Mihanovich, en realidad, desean sinceramente la solución del conflicto, darán una prueba de sensatez confirmando la aceptación de la cláusula sexta, ampliada en el sentido de que los afectados por la misma, pueden reivindicarse en su oportunidad, en sus respectivos sindicatos, previa solicitud individual de los interesados. Planteada la cuestión en esto término, nadie puede dudar de que la solución del conflicto depende de los directores de la empresa.”³⁷³

Para entender a qué se refieren los marítimos con la *cláusula sexta* es imprescindible volver a diciembre de 1920. El día 13 de diciembre, la empresa le había enviado al sindicato marítimo una carta donde se establecía su voluntad de negociar y evitar la requisa que por el momento no se había implementado:

“el señor Luis Dodero, gerente de la empresa Mihanovich, expresa que accediendo a pedidos del ministro de obras públicas celebraron entrevistas con representantes de entidades marítimas, en las cuales se esbozaron las bases de solución, que confirma, “ creyendo, dice, eliminar las causas de nuestras diferencias originadas por la situación creada en los barcos uruguayos de esta compañía que fueron enajenados, conjuntamente con sus talleres del Salto y del Carmelo, a la Compañía Uruguaya de Navegación Ltd (...) todo lo concerniente a la reglamentación del trabajo y otras medidas que contribuyan al bienestar de los obreros y entendemos que podremos llegar a una solución prescindiendo de los efectos posibles de la ley de arrendamiento o requisa de barcos ”³⁷⁴

La empresa Mihanovich propuso en ese momento los siguientes puntos para el acuerdo:

³⁷² “En la Costa Sud”, en Marinelli, p. 23.

³⁷³ “La hora actual”, en el BLUM N° 69, enero 15 de 1921.

³⁷⁴ “El conflicto marítimo”, en LOO N° 161-162, diciembre 18-25 de 1920.

"La Compañía reconoce como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima, y concede a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina, la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a esa federación. 2. La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para ultimar la terminación de los buques a motor: *San Martín, Rawson, Otoño* y demás embarcaciones actualmente detenidas en los mismos, esperando reparación. 3. Acepta la propuesta formulada por la federación, de formar un tribunal arbitral mixto, para considerar y dirimir las diferencias relacionadas con los trabajos a bordo de sus buques, a cuyo tribunal se someterá también toda incidencia relacionada con dificultades surgidas que tengan por origen la solidaridad de esa federación con asociaciones gremiales similares, a fin de limitar dichas incidencias, especialmente en lo que al boicot se refiere, que ha resultado la causa principal de perturbación de nuestras relaciones. 4. La Compañía transferirá nuevamente a bandera argentina los siguientes buques uruguayos de su propiedad: *Bélgica, Curityba*, y lanchas *Punta Guaycurú, Guatemala* y *Punta Indio*. 5. Aprovechando el ofrecimiento de la Compañía uruguaya de navegación limitada, se gestionará de esa compañía la transferencia al pabellón argentino de los vapores *Eolo, Arapey* y *Heraldo*. 6. La Compañía prescindirá de intervenir en las gestiones de los obreros y tripulantes en la república del Uruguay que tengan por objeto obtener la afiliación de los tripulantes de los buques uruguayos a federaciones uruguayas. 7. La Compañía se propone gestionar del gobierno de la república del Paraguay que deje sin efecto la oficialización de las embarcaciones en la misma situación anterior al presente conflicto."³⁷⁵

Ante esta propuesta de la empresa M, el día 16 de diciembre la FOM contesta a través de una carta para dar a conocer su postura al respecto, explicitando sus mutuas posiciones conciliadoras. Allí la dirigencia de la FOM y demás sindicatos marítimos hacen una serie de reformas y ampliaciones a los ítems propuestos por la empresa M. las siguientes son las bases que la FOM propuso:

"1. La Compañía reconocerá como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima y demás sindicatos de oficiales y concederá a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a los mismos. 2. La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para hacer efectiva la reintegración total del personal en huelga en los barcos que la Compañía crea conveniente, respetando el escalafón reconocido por la misma. 3. Se constituirá una comisión mixta de obreros y armadores para dirimir las cuestiones que se susciten, cualquiera sea su naturaleza. 4. (Aceptados como lo propone la empresa). 5. (Aceptados como lo propone la empresa). 6. Los tripulantes de los barcos que actualmente tiene en movimiento la Compañía uruguaya de navegación serán sustituidos por personal afiliado a la Federación Obrera Marítima Uruguaya, salvo

³⁷⁵ Extraído de "El conflicto marítimo.", en LOO N° 161-162, diciembre 18-25 de 1920, col. 2. En el original los nombres de los barcos están entre comillas. Aquí las hemos reemplazado por una cuestión estética.

los oficiales que desembarcaron con motivo del conflicto, quienes volverán a ocupar sus antiguos puestos de acuerdo con su escalafón, pasando a depender de las organizaciones marítimas uruguayas. 7. (Aceptado como lo propone la empresa).³⁷⁶

Detengámonos sobre las propuestas y analicémoslas con mayor detenimiento con un cuadro comparativo.

	Mihanovich	FOM
1	La Compañía reconoce como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima, y concede a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina, la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a esa federación.	La Compañía reconocerá como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima y <i>demás sindicatos de oficiales</i> y concederá a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a <i>los mismos</i> .
2	La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para ultimar la terminación de los buques a motor: San Martín, Rawson, Otoño y demás embarcaciones actualmente detenidas en los mismos, esperando reparación.	La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para <i>hacer efectiva la reintegración total del personal en huelga en los barcos que la Compañía crea conveniente, respetando el escalafón reconocido por la misma</i> .
3	Acepta la propuesta formulada por la federación, de formar un <i>tribunal arbitral mixto</i> , para considerar y dirimir las diferencias relacionadas con los trabajos a bordo de sus buques, a cuyo tribunal se someterá también toda incidencia relacionada con dificultades surgidas que tengan por origen la solidaridad de esa federación con asociaciones gremiales similares, a fin de limitar dichas incidencias, especialmente en lo que al boicot se refiere, que ha resultado la causa principal de perturbación de nuestras relaciones.	Se constituirá una <i>comisión mixta de obreros y armadores</i> para dirimir las cuestiones que se susciten, cualquiera sea su naturaleza
4	La Compañía transferirá nuevamente a bandera argentina los siguientes buques uruguayos de su propiedad: <i>Bélgica, Curityba</i> , y lanchas <i>Punta</i>	Aceptado

³⁷⁶ "El conflicto marítimo", en LOO N° 161-162, diciembre 18-25 de 1920.

	<i>Guaycurú, Guatemala y Punta Indio.</i>	
5	Aprovechando el ofrecimiento de la Compañía uruguaya de navegación limitada, se gestionará de esa compañía la transferencia al pabellón argentino de los vapores <i>Eolo, Arapey y Heraldo</i> .	Aceptado
6	La Compañía prescindirá de intervenir en las gestiones de los obreros y tripulantes en la república del Uruguay que tengan por objeto obtener la afiliación de los tripulantes de los buques uruguayos a federaciones uruguayas.	Los tripulantes de los barcos que actualmente tiene en movimiento la Compañía uruguaya de navegación <i>serán sustituidos por personal afiliado a la Federación Obrera Marítima Uruguaya</i> , salvo los oficiales que desembarcaron con motivo del conflicto, quienes volverán a ocupar sus antiguos puestos de acuerdo con su escalafón, pasando a depender de las organizaciones marítimas uruguayas.
7	La Compañía se propone gestionar del gobierno de la república del Paraguay que deje sin efecto la oficialización de las embarcaciones en la misma situación anterior al presente conflicto	Aceptado.

Podemos apreciar que hay acuerdo en los puntos que versan sobre los barcos a ser transferidos a bandera argentina (puntos 4 y 5) y en el punto sobre la oficialización de los barcos en Paraguay (punto 7). Las diferencias están en los puntos referidos a la situación de los obreros. En primer lugar, mientras la empresa reconoce a la FOM, ésta pide que se reconozcan a la organización de oficiales que han intervenido en el conflicto, como la *Sociedad de Capitanes, Baqueanos y Patrones de Ríos* (punto 1). En segundo lugar, la FOM pide que Mihanovich reconozca explícitamente la reintegración total del personal en huelga en los barcos que la Compañía respetando el escalafón. En tercer lugar, mientras la empresa quiere un *tribunal arbitral mixto* y el sindicato marítimo exige la formación de una *comisión mixta de obreros y armadores*. La diferencia no está expresada explícitamente. Los marítimos no explican por qué rechazan el tribunal y prefieren una comisión, que en principio, más allá del nombre, no parecen tener diferencias de contenido. Pero, ensayamos una diferenciación. Mientras éste tendría un carácter consultivo y función de arbitrar, el tribunal implicaría reclamar para sí la obligatoriedad de aceptar los límites que este imponga a la práctica de la solidaridad y el boicot, es decir, la limitación de una de las herramientas principales de

la FOM (punto 3).

Sin embargo, no es este el punto que más le preocupa a la dirección del gremio. La discusión para terminar el conflicto está en el artículo 6. Los obreros marítimos uruguayos venían con un conflicto a cuesta por el desembarco de obreros federados y su reemplazo por personal adventicio en el país limítrofe. En tanto la empresa que dirige Dodero propone no intervenir en la oficialización de obrero en el Uruguay y dejar las cosas como están, la FOM solicita que los crumiros que tripulan las naves uruguayas de Mihanovich sean sustituidos sí o sí por obreros afiliados a la FOM uruguaya. Este es el eje de discusión.

Las charlas para lograr el acuerdo se vieron suspendidas por los conflictos en Santa Fe, en Entre Ríos y en el sur del país. La discusión, se reanudó en enero de 1921, y giró en torno al punto señalado. La dirección obrera esperaba que los directores de la empresa Mihanovich aceptaran la *cláusula sexta*.

“Esta cláusula es la referente al desembarco de los tripulantes de los barcos con pabellón uruguayo, individuos que han traicionado la huelga. A esto se debió que se interrumpieran las gestiones de arreglo. Sin embargo, fueron reanudadas a instancias del ministro de obras públicas y vueltas a encarrilar. Dicho ministro propuso como fórmula de avenencia que la empresa acepte el desembarco de los traidores, estableciéndose que más tarde éstos podrían rehabilitarse y gestionar, por consiguiente, su sumisión en la Federación Obrera Marítima y Sindicatos de la oficialidad.”³⁷⁷

La empresa aceptaba reconocer, en la cláusula 1º, a la FOM y demás gremios de oficiales como las únicas entidades representativas de los tripulantes de la flota. La FOM propone como cláusula sexta federar al personal crumiro previo desembarque y reemplazo por el personal federado, siempre que aquellos estuvieran de acuerdo en solicitar su ingreso a sus respectivos sindicatos y someterse a la disciplina sindical. La FOM dice haber aceptado esta cláusula haciéndole modificaciones, aun estando en desacuerdo, para mostrar buena fe.³⁷⁸ En la costa sur la FOM negoció el siguiente acuerdo, que fue firmado por los sindicatos de oficiales y las compañías de navegación, representadas por el señor Delfino y la Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia, para reanudar la navegación regular entre Buenos Aires y la costa sur del país:

³⁷⁷ “El Conflicto Marítimo” y “La Cláusula Sexta”, en LOO 1º enero de 1921. BLUM N° 66, diciembre 22 de diciembre de 1920.

³⁷⁸ “La hora actual”, en BLUM N° 69, enero 15 de 1921; “Ellos y nosotros”, en BLUM N° 70, enero 19 de 1921.

Art. 1. Las compañías de navegación procederán a tripular todos sus barcos de la costa sur dentro de los ochos días de la firma de este convenio con personal federado como lo han tenido siempre. Art. 2. La FOM se compromete a que las tripulaciones de los barcos efectúen todas las descargas a las playas de los puertos del sur de todas las mercaderías embarcadas; como también a cargar de las diversas playas del sur toda carga con destino a los vapores de la compañía. Esos trabajos los efectuarán las tripulaciones, con prescindencia de todo personal adventicio o en huelga. Art. 3. En el primer vapor que salga con destino al sur reembarcará una delegación de la FOM para intervenir en la solución de los conflictos en los varios puertos. La Compañía Importadora y Exportadora de la Patagonia y Compañía Argentina del Sud se comprometen a poner todos los medios a su alcance para facilitar la acción de esta delegación en la terminación del conflicto. Art. 4. Independientemente del éxito que tengan las gestiones de que trata el artículo precedente, queda establecido que después de comenzado a cargar en el puerto de Buenos Aires los vapores con destino a la Costa Sur, no podrán sufrir ninguna clase de contratiempo en la carga y descarga hasta su regreso al puerto de la capital. Art. 5. Si las gestiones realizadas para la solución de los conflictos de que trata el artículo 3º no tuvieran éxito, la FOM se reserva el derecho de poner en práctica las medidas que crea oportunas en cuanto a la carga y descarga en los puertos del Sud, sólo cuando regresen los barcos a Buenos Aires. En el caso de que la FOM deba adoptar algún temperamento que imposibilite las operaciones de carga y descarga en los puertos del Sud, deberá pasar un previo aviso por escrito a la Compañía, a fin de que ésta pueda suspender con tiempo suficiente el recibo de mercaderías a bordo de sus vapores en Buenos Aires, de acuerdo con lo contemplado en el artículo 4º. Art. 6. Considerándose que el desarme efectuado en los vapores Camarones Presidente Quintana, Argentino y Atlántico ha obedecido a causas ajenas a la voluntad de las compañías, la FOM declara que no corresponde abonar a las tripulaciones más haberes que los ya liquidados. Art. 7. En adelante, para resolver con prontitud y con el mejor criterio cualquier divergencia o dificultad entre las tripulaciones y los armadores, la FOM y demás gremios de Oficiales nombrarán una comisión para solucionar rápidamente y de común acuerdo con los armadores las diferencias que pudieran presentarse.³⁷⁹

Con estas condiciones, la FOM mostraba su voluntad de negociar, a la vez que creía que la acción de la Liga Patriótica no había ayudado a la burguesía a solucionar los problemas con los obreros marítimos.³⁸⁰ Ya en febrero, el undécimo congreso de la FORA, por unanimidad, manifestó su completa solidaridad con la FOM y su disposición de llegar hasta la huelga general si fuera necesario.³⁸¹ El día 4 de febrero, también se acordó que cada federado diera medio día de jornal para ayudar a los marítimos y hacer que la huelga se prolongara todo el tiempo necesario. La FORA IX formó una alianza con la FORA V, por lo cual su rivalidad queda suspendida y se unen

³⁷⁹ Marinelli, pp. 24-25.

³⁸⁰ Marinelli, p. 23-26.

³⁸¹ "Decíamos ayer.", en BLUM N° 73, febrero 2 de 1920.

fuerzas para enfrentarse a la burguesía³⁸². Se insiste: únicamente se volverá al trabajo si se aceptan las condiciones de la FOM.

"El tiempo pasó y el desastre lejos de producirse en la Federación se producía en la empresa. El directorio debió deponer su actitud hostil, parlamentando con representantes de la organización, y hacer proposiciones que sirvieran de base a las negociaciones que debían efectuarse para que los federados volvieran a ocupar sus puestos en las embarcaciones. Las tramitaciones sufrieron un compás de espera por un nudo que surgió por la cláusula sexta y trató de buscarse un medio que lo allanara –respetando, ¡claro está!- los principios que encarna la FOM y los derechos que se sostienen en la contienda. Ahora, simples cambios de opiniones entre los obreros marítimos, relacionados con su intervención en un congreso nacional, parecen haber alentado a los capitalistas, los que suponen que ello implica el principio del fin de la lucha con la entrega incondicional de los componentes de la FOM. La ilusión es vana, y tanto, que los obreros marítimos en la misma asamblea donde acordaron el no envío de delegados, dieron un voto de confianza al C. F.: y resolvieron por unanimidad, y en medio de un entusiasmo indescriptible, continuar la lucha hasta que se haya obtenido plena satisfacción en las aspiraciones tan valientemente defendidas. (...); Ah! Pero se creía que esa actividad de las secciones de la capital nos indispondría con el resto del proletariado y la FOM se vería completamente aislada frente a la empresa de la "M." y la A. del "trabajo". El undécimo congreso, por unanimidad, manifestó su completa solidaridad con la FOM y su disposición de llegar hasta la huelga general si preciso fuera, y ayer, no sólo se ratificó esa resolución, sino que se acordó que cada federado diera medio día de jornal para ayudar a los marítimos y hacer que la huelga se prolongara todo el tiempo necesario. Los cálculos de la empresa fallaron. (...) Y tanto han fallado, que no sólo fuerzas de la FORA están dispuestas a aportar su ayuda pecuniaria y llegar a una acción general, sino que ella ha sancionado una 'entente' con la FORA comunista, que significa la inmediata deposición de la lucha fratricida que restaba los más preciosos esfuerzos al movimiento obrero, y la colaboración en la lucha anticapitalista. El optimismo de los capitalistas es falso y nosotros afirmamos con más fe – si es posible- lo que decíamos ayer... esto es: que únicamente aceptando las cláusulas de la FOM volverían a tripularse los vapores de la "M", y esto, teniendo en cuenta que los trabajadores todos han abierto los ojos a la realidad y se proponen obrar unidos para imponer la organización sindical. Estos hechos nos hacen sentir más fuertes, más entusiastas y optimistas y por eso hoy repetimos lo que decíamos ayer."³⁸³

A lo largo de todo este proceso, en el interior de la FOM misma, en sus asambleas se fueron manifestando descontentos de parte de las bases con su dirección. Hemos llamado la atención ya de que se fue produciendo una *oposición inorgánica*³⁸⁴, que hasta aquí aparecía en las voces de los obreros Losada, Nantes y Huertas. El

³⁸² Sobre esta alianza ver: Abad de Santillán: *La FORA...* op.cit., Capítulos 15, 16 y 17; Marotta: *El movimiento sindical...* op.cit., Capítulos I y II.

³⁸³ "Decíamos ayer", en el BLUM N° 73, febrero 5 de 1921.

³⁸⁴ Lucena y Villena: "*La Primera...*", op.cit., p. 77.

principal eje, como ya dijimos, había sido en torno a la necesidad o no de convocar a una huelga general. Y la dirección de la FOM acallaba las voces a favor de una huelga general con el argumento de que aún no era el momento, y que, llegado el caso, la convocarían sin dudar. Sin embargo, éste no fue el único punto, aunque sí el más importante:

“La fracción “extremista” de la Federación O M –como todas sus similares- sufre desvelos por el progreso ininterrumpido de la FORA; tanto les molesta, que su única y constante preocupación es la de ponerle obstáculos, tratar de restarle sindicatos, y es con tan malos designios que destilan su bilis asquerosa de fracasados e impotentes. Estos “estos extremistas”, por la acción inteligente de los hombres que están al frente de la Federación Obrera Marítima, nunca pudieron encontrar el lado flaco para hincar sus dientes venenosos de reptiles. Por eso, cuando creyeron que los marítimos estaban cansados a consecuencia de la cruenta lucha de 11 meses que sostienen, lucha agravada por una cantidad de conflictos producidos en solidaridad con otros trabajadores, aparecieron esos sujetos en escena (...) De inmediato varios de ellos hablaron para impresionar a la asamblea, pues en sus discursos gradiolocuentes hicieron disquisiciones alarmantes y criticaron a la FORA sin contemplaciones, desmenuzándola por completo, sin darse cuenta de que la FOM es parte integrante de ella y que ese no era el mejor medio para decidir a un gremio a la huelga general. Los geniales “quintistas”, por un lado presentaban a la huelga general como el medio único para salir de la desesperada situación creada.”³⁸⁵

Esta oposición que asomaba era llamada por la dirección de la FOM como *extremistas*. No solo aparecían en escena los anarquistas, cuya FORA estaba a punto de aliarse con los sindicalistas. Había una nueva fuerza que recién comenzaba a asomar: el comunismo, primero del *Partido Socialista Internacional* y después con su transformación en *Partido Comunista*.³⁸⁶ Uno de los principales hombre de la FOM y de la FORA, dirigente del sindicato de mozos y afines de abordaje, Ramón Suárez³⁸⁷, era comunista³⁸⁸ al igual de uno de los principales oradores de las asambleas, Huertas.³⁸⁹

El 23 de febrero, se realiza una asamblea presidida por Laroche y con Suárez de secretario de actas. Se discute la función del comité de huelga y la dirección del consejo federal en la lucha y la forma de funcionamiento y duración de los cargos. Veamos el debate de la asamblea del miércoles 23 de febrero de 1921.

³⁸⁵ “Fracaso ruidoso de una intentona quintista en la asamblea de los obreros marítimos”, en LOO N° 166, enero 22 de 1921.

³⁸⁶ Camarero: *A la conquista de la clase obrera...* op.cit., p. XXI.

³⁸⁷ Díaz, Hernán: *Historia de la Federación de sociedades gallegas: Identidades políticas y prácticas militantes*, Editorial Biblos, Bs. As, 2008; Díaz, Hernán: *Años de formación política. Selección de textos 1916-1931*, Buenos Aires, 2008.

³⁸⁸ Ver Suárez, Ramón: “De la gran huelga....”, op.cit. .

³⁸⁹ “La asamblea última.”, en la UM N° 72, febrero de 1921.

“Presidente.- Al declarar abierto el debate, dice que el Consejo aceptó el arreglo, lo que motiva una aclaración de García, quién manifiesta que no se había aceptado nada, sino que se proponía la aceptación a la asamblea.

Huertas – en nombre del grupo comunista, que dijo honrarse en representar, expidiese por la aceptación del informe, haciendo notar que las huelgas son protestas viriles, por lo que nunca hay derrota. Critica luego al CF y a la FO Regional Argentina.

Barrancos – En el mismo sentido, el gremio está cansado y debe volverse al trabajo, habiendo aumentado el número de carneros. Propicia nuevos métodos, pide relevo del C. Federal y que esos cargos no sean reelegibles y por seis meses y en situación igual los empleados contados

Jara – Que cuando no hay fuerza se va al fracaso; ocúpase de la Forestal, y si se manifiesta en contra de la FORA (la asamblea lo llama al orden). Terminando por pedir la exoneración del Consejo.

Lage – Que todos los asuntos deben tratarse a su tiempo, y que ahora... debía dejarse las chicanas. Refuta a los anteriores en las manifestaciones que hicieran fuera del asunto en debate e indica que los unionistas ignoraban que en plena asamblea de la C. Naval un orador declaró que si alguna vez había habido una proposición seria sobre unidad era la que se había aceptado en el XI congreso de la FORA, se pronuncia por el informe y apoya la orientación seguida. Contestando a los que le precedieron, les pregunta cuándo y dónde accionaron y por qué no se llegó a la expropiación de los barcos si había tal capacidad revolucionaria. (Es llamado al orden). Termina elogiando a la F O Marítima.

Tadich (Mariano) – Desmiente las aseveraciones hechas en las últimas asambleas con respecto a los gremios afines y entra en detalles sobre la solidaridad que diariamente preste la Federación. Interviene Salvatore por esa aprobación del informe y habla a continuación el secretario García. Sostiene que los primeros oradores hablaron de mala fe para impresionar a la asamblea, que no hay intereses creados y que al venir él a la FOM no había posibilidad de cobrar sueldos y debía mantenerse a base de sacrificios, puesto que continuamente estaban encarcelados; que no existe parasitismo y que se probaría en los hechos. Menciona que al principio de esta huelga se había constituido un comité de huelga con amplias atribuciones y medios para proceder, pero al poco tiempo debió de disolverse porque los compañeros no le prestaban su cooperación y los revolucionarios brillaban por su ausencia. Por lo cual debió hacerse cargo el Consejo de esta tarea con los resultados que se conocen. ¿Dónde estaba Jara? El ciudadano Jara – dijo- estaba tranquilamente en el diario ‘Tribuna’ de Asunción, realizando una campaña difamatoria contra los obreros marítimos, mientras el Consejo cumplía con su deber.”³⁹⁰

Como puede apreciarse, el clima interno de la FOM no era el mejor. Las discusiones habían sido feroces. Los obreros Huertas, Barrancos y Jara habían desatado con sus críticas a la dirección del gremio una seguidilla de réplicas no menos violentas. García relata que el *Comité de Huelga*, que se había creado el año anterior y que estaba dirigido por Lodi, no pudo seguir funcionando porque no fue capaz de lograr la

³⁹⁰ “La asamblea última.”, en la UM N° 72, febrero de 1921.

cooperación de los obreros. En otras palabras, porque no pudo constituirse en dirección durante el proceso, y debió asumir la función el CF del sindicato.

Este nivel de discusión en las asambleas, a un año de huelga, está mostrando que el monolítico sindicato que empezó la huelga, ya no lo era tanto. Este debate no solo expresa tendencias ideológicas distintas, que siempre las ha habido. También insinúa desgaste en un contexto sumamente agitado por todas partes. Al interior del sindicato, a pasos de encontrar una solución negociada a una huelga tan larga, donde la empresa reconoce lo que la FOM pide, donde la empresa vino a negociar, una confrontación tan abierta sólo puede implicar un enorme desgaste y fastidio dentro del sindicato. Es a partir de este desgaste que las posturas de Huertas, Barrancos o Jara, entre otros, toma vuelo.

La FOM seguía siendo fundamental para el desarrollo de las huelgas, no ya solo en el litoral, sino en el sur, Paraguay y Uruguay. Su participación en el norte para los obreros del tanino, en Formosa, era de extraordinario valor y lo mismo puede decirse de su ayuda a los estibadores. Así, tenemos, por citar dos ejemplos, los siguientes hechos. En las memorias de un anarquista que recuerda la importancia de la FOM en la Forestal nos dice:

“Cuando los barcos tripulados por la FOM tocaban puertos chaqueños, nunca faltaba algún tripulante, pariente o amigo de los peones u obreros de la fábrica o de los estibadores de rollizos, que recibiera profusión de periódicos libertarios, hojitas, volantes, llamados a la organización, además de las explicaciones verbales de lo que significaba y quería el movimiento obrero de la FORA y ocurría asimismo que de vez en cuando algún misterioso caminante, acompañado por algún baqueano llegara y mantuviera con algunos secretas entrevistas y también dejara periódicos, cancioneros, hojitas, en que se repetían los llamados a la organización de sindicatos de oficios varios. Conocí en 1917 hombres que aseguraban que las primeras organizaciones obreras de resistencia surgieron en los puertos y lugares donde la acción solidaria de los marítimos se hacía sentir. Es cierto que también en el centro y el norte santafecino y en otras partes hubo igualmente un numeroso grupo de activos propagandistas ferroviarios de tendencia libertaria y otros, maestros, comerciantes, etc., que recibían de Buenos Aires publicaciones diversas y difundían los ideales de justicia, bienestar y libertad. Pero mientras en el centro de la provincia estos organismos nacían como entidades culturales, artísticas, musicales, etc., en la costa el proceso fue distinto porque la condición organizativa de los marítimos determinaba que se crearan sociedades obreras de resistencia. La Forestal, que extendía su imperio desde la margen izquierda del río Paraguay (Chaco Austral hasta el norte santafecino), era dueña de una flota de “chatas”, y allí tuvo que aceptar por fuerza el control sindical de la FOM. Ese hecho se convirtió en factor imponderable, pues posibilitó la entrada de propaganda al corazón del bosque donde los hacheros deslumbrados por ese descubrimiento de sus derechos adherían con entusiasmo y en algunos lugares del monte levantaban grandes techos para realizar

sus asambleas, como si ello estuviera expresando instintivamente el anhelo de la casa social. Después fueron los delegados de la FORA, Bartolomé Senra Pacheco, Lotitto, Alegría, entre otros propagandistas individuales y jóvenes libertarios de la corriente sindicalista del anarquismo que contribuyeron a completar la orientación y el espíritu de lucha de los obreros, que eclosionaría en las memorables jornadas contra la explotación de La Forestal y sus crueles métodos de persecución.³⁹¹

Sobre los estibadores, quienes se ocupaban de la estiba y cargar en el puerto, este relato sirve de ejemplo:

“En San Pedro. Gran triunfo de la CC de T y sindicato de estibadores. Decisiva acción solidaria de la FOM. Derrota de capitalistas, “ amarillos ” y “ quintistas”. (...) fueron necesarios nueve meses de lucha para poder abatir el baluarte del amarillismo que se levantara en San Pedro para romper la organización sindical. (...) soportando con entereza todas las vicisitudes de la huelga y la obstinada persecución policial. (...) Fue entonces que a pedido del Centro Cosmopolita de trabajadores interviene el Consejo Federal mandando sucesivamente a varias delegaciones con la misión de mitigar a los estibadores. Pero Spagnolo, inspirado siempre por el caudillo, negóse a hacer algo práctico en pro de dicha... y con él, el rebaño que le seguía... Es así como los delegados Ibáñez, Marinelli, Semería y Lanzar, enviados por la FORA, a pesar de todos los esfuerzos hechos para dar solución al conflicto fracasaron (...) La FOM desde un principio declaró que hacía causa común con los compañeros de San Pedro, aplicando boicot al cereal que no fuera cargado por obreros afiliados a sindicato adherido a la FORA (...) Desembarazada la FOM de serios compromisos, resolvió poner en práctica el boicot al puerto de San Pedro que, como digo, había sido resuelto (...). Se realizaron al efecto varias entrevistas con la administración de la aduana de Buenos Aires, entrevistas en las cuales intervinieron cerealistas, la FOM y la FORA.”³⁹²

Así recordaba Ángel Borda sus primeros años de militancia: “Yo estaba muy confundido y desorientado ideológicamente y buscaba mi camino a través de mi rebeldía. Recuerdo nítidamente la influencia de la Federación Obrera Marítima en todos estos movimientos y su permanente acción solidaria. La divisa o lema de la Federación era: ‘Donde hay un marítimo, está la organización’.”³⁹³

Lo cierto es que la dirección de la FOM nunca tuvo la intención de convocar a una huelga general. Fue siempre un artilugio retórico. Una amenaza discursiva que usaba para negociar. La FOM y la FORA IX tenía una estructura de relaciones políticas que al movilizarlas podían paralizar ramas enteras. Al país mismo. Si la amenaza de huelga general por parte de la FOM era una herramienta retórica, a la vez no lo era. Era

³⁹¹ Borda: *Perfil...*, op.cit., pp. 19-21.

³⁹² “En San Pedro.”, en LOO sábado 10 de enero de 1920.

³⁹³ Borda: *Perfil...* op.cit., p. 14.

una posibilidad real. Es decir, era una posibilidad cierta y concreta, no abstracta. Estaba apoyada en una masa de relaciones sociales que le hubiera permitido paralizar la rama entera del tráfico marino de todo el país. Las solidaridades, los boicots, los conflictos a lo largo de toda la rama a nivel nacional e internacional están manifestando esa potencia. De allí que el estado buscara negociar. De allí que el movimiento obrero pudiera resistir el ataque de la ANT y la liga patriótica durante todo un año, sin haberse planteado seriamente una forma concreta de enfrentarlas.

De esta manera se expresaba la dirigencia sindicalista de la FOM al finalizar victoriosa en la huelga larga:

"Es, entonces, de elemental buen sentido que todos los obreros – desde el reformista pálido hasta el revolucionario más exaltado- se inspire en sus intereses de clase, en la alta idealidad que encarna la organización sindical, e imiten, en cuanto sea posible las normas de acción que tan lisonjeros éxitos han proporcionado a la Federación Obrera Marítima. Y pienso que cuando todos y cada uno de los obreros se hallen en las condiciones de organización y capacidad de los marítimos será llegado el momento de empeñar la batalla final para abatir al capitalismo y todas sus instituciones de predominio y poder hacer flamear sobre el mundo la roja insignia del Trabajo –redimido y redentor- m anunciará el nacimiento de la nueva era de los productores, donde la explotación del hombre por el hombre solo será un ingrato recuerdo de un régimen sepultado para siempre en la historia."³⁹⁴

La dirigencia de la FOM dice que no era necesario porque no era el momento adecuado, pues el resto de la clase obrera aún no había logrado el nivel organizativo de los marítimos. Durante todo un año soportó la acción de la ANT, la Liga, los desplantes de la empresa y las omisiones del estado. ¿Por qué? En el fondo la razón de tal acción es que habían desarrollado una estrategia reformista. Se habían asumido como clase con intereses corporativos comunes y se organizaron en un gremio con el fin de defenderlos y obtener reformas para los obreros. Se habían planteado una estrategia reformista cuya herramienta política era el sindicato, y no el partido. La huelga general no era más que un recurso muy lejano al que querían evitar mientras fuera posible. Una huelga general tiene una enorme potencia revolucionaria, aunque eso no implica que desate una revolución necesariamente. Puede que no sea así. Es más sería extraordinario que así sucediera. Para que eso se diera de esa forma, tendrían que haberse puesto en juego otros elementos.

El capitalismo argentino aún continuaba expandiéndose en base a la renta del

³⁹⁴ Marinelli, p. 29.

suelo, y aún no había dado todo lo que podía dar. No había entrado en una etapa de descomposición de las relaciones sociales a las que había dado vida³⁹⁵. Las fuerzas productivas aún no habían encontrado su techo bajo las relaciones de producción capitalistas en Argentina. Hubo insurrecciones y huelgas generales. Hubo enormes represiones. Sangrientas matanzas. Pero, no se dieron en una etapa revolucionaria. Tampoco, la clase obrera se había dado el elemento subjetivo de la lucha de clases capaz de llevarla a la victoria revolucionaria. Esto quiere decir, que no había sabido o podido erigirse en partido para disputar el poder a la burguesía. A pesar de su enorme facilidad para salir a la calle. A pesar de toda su discusión inmediata la lucha directa a lo largo del período 1916-1922, el problema de la constitución del partido no apareció. Estos elementos objetivos jugaban en la realidad que enfrentaban García, Marotta y compañía, aunque estos no fueran concientes de ello.

Aún así, el llamado a huelga general, iba en contra de la estrategia que habían construido. A pesar de los determinantes objetivos que acabamos de señalar, una huelga general continuaba teniendo una potencia revolucionaria. Era casi declarar una insurrección a la primera chispa. Lo que hubiera obligado a un enfrentamiento violento y directo, que era lo que los sindicalistas independientes estaban tratando de evitar, teniendo fresco la Semana Trágica. Pero, este intento de evitar la huelga general por parte de la dirección de la FOM también tiene que ver con el hecho de que habían tejido una alianza de facto con Irigoyen. Mientras éste no reprimiera y garantizara la negociación, la FOM respetaría los límites burgueses. Es importante señalar que "intentaban evitar", porque como lo expondremos más abajo, el enfrentamiento era inevitable, y la clase obrera, y dentro de ella, la FOM, no estaba preparada para afrontarla.

Por el momento señalemos, que el gobierno tuvo una posición ambigua. Si por un lado intentó negociar y no reprimió como la burguesía exigía, a través de Carlés o Atilio dell'Oro Maini, si es cierto que hubo zonas donde dejó actuar a la ANT y a la Liga Patriótica³⁹⁶:

"Se ha iniciado y perdura una fuerte reacción "liguista-policíaca" en todo el territorio del país habiéndose manifestado en forma más aguda en la provincia de Entre Ríos y en el norte y sud de la república. En el sud, un tal Correa Falcón- secretario a sueldo de la entidad patronal y gobernador del

³⁹⁵ Sartelli, Eduardo: "Génesis, desarrollo y descomposición de un sistema social", en *Revista Razón y Revolución* N° 14, Buenos Aires, 2005.

³⁹⁶ Lucena y Villena: "*La Primera...*", op.cit., p. 79.

territorio de Santa Cruz- quien secundado por el ex jefe de policía Ritchio y De Micheli, inicia la “*caza del obrero*” cometiendo toda clase de atropellos contra tranquilos obreros que ejercitan un derecho sagrado y consagrado, como es el de huelga, los que acosados vence en la necesidad de defender sus vidas haciendo frente a las hordas salvajes al mando del desalmado De Micheli, que en esta capital, y en ocasión de la huelga de obreros municipales de 1917 sometió a un simulacro de fusilamiento al camarada Bustos; y cuando los obreros de aquellas regiones – en defensa de sus vidas- hacen frente a la mazorca, la prensa capitalista grita contra los “bandoleros” y pide el envío de nuevas tropas para los “bandidos”. Es en la provincia de Córdoba, en poblaciones como Oncativo, Oliva, Leones, etc., donde los lacayos del capitalismo descargan sus armas contra los obreros sindicados, lo que provocará una acción huelguística en toda la provincia. Es en distintas localidades de Entre Ríos donde los “liguistas” amparados por la policía, cometen toda clase de atropellos contra los sindicatos, cerrando locales obreros, inutilizando imprentas, reduciendo a prisión a los compañeros más activos con fútiles pretextos y haciendo miles de pertrecharías, hasta que la FOProvincial y la FORA tomaran cartas en el asunto. Y es también, en distintas localidades de Bs. As. -donde hay movimientos huelguistas- que la policía con brigadas y toda la chusma dorada persigue a los obreros. Basta ya de temporizaciones debemos defendernos en todos los terrenos no dando cuartel a los mazorqueros modernos. Ojo por ojo, diente por diente.”³⁹⁷

Fuera de las palabras, la FOM nunca tomó ni tomará una medida concreta para enfrentar a la ANT y la Liga Patriótica. La burguesía en general tiene los recursos para obligar al gobierno burgués de turno a hacer lo que debe con el estado: ejercer violencia y luego construir consenso, es decir, reconstruir la hegemonía en crisis. Pero, la burguesía encarnada en la empresa Mihanovich, no había podido recuperarse, ni siquiera con crumiros, que no hacían más que hundir los barcos. Tampoco había podido convencer al gobierno para que reprima. En esta situación de aislamiento, no tuvo más remedio que negociar. El acuerdo finalmente se llevó a cabo. Así recordaba Luis Dodero, gerente de Mihanovich, la situación:

“El comercio del litoral privado de su habitual y más económico medio de transporte, se ve obligado a desviar sus cargas y soportar los aumentos arbitrarios de otros armadores, que aprovechan la oportunidad de la paralización de la principal empresa. Y finalmente, las pérdidas por el deterioro que sufren las cargas ya estibadas en las bodegas de los buques al desertar de sus puestos las tripulaciones. Es en marzo de 1921 que la FOM se aviene a levantar el boicot, cuando el entonces Ministro de Obras Públicas, doctor Torello y el Jefe de Policía, don Elpidio González, arbitraron que los tripulantes argentinos volverían a sus puestos tan pronto fueran puestos en desarme los buques en servicio de cabotaje paraguayo, con el consentimiento de las autoridades de aquel país, las que apreciando los perjuicios que les representaba la paralización de los buques argentinos, hicieron saber que no podrían reparos a la inmovilización temporaria de los buques afectados al cabotaje paraguayo y eventual relevo de la oficialidad de los

³⁹⁷ “La reacción en auge”, en UM marzo 1921.

mismo. El MOP asegura para los buques uruguayos boicoteados en puertos argentinos la asistencia de remolcadores y elementos oficiales indispensables para la realización de sus operaciones. El ministro de Obras Públicas recibe en la Casa Rosada a una delegación de 250 obreros de los talleres y dique seco de San Fernando, en conflicto con las federaciones por no haber plegado a la huelga, y les comunica que la empresa clausuraría los talleres de San Fernando, pero que todos los cesantes serían ocupados en talleres y obras del MOP.³⁹⁸

iv.e. El acuerdo y el balance general de la Gran Huelga.

La FOM había logrado que la empresa la reconociera como legítima representante de los intereses corporativos de los obreros marítimos. Garantizaba que los obreros contratados debían ser federados. Había logrado que reconociera que existe el derecho a practicar la solidaridad y boicotear, y para ello se arregló un tribunal mixto, con sindicalistas y representantes de la empresa para arbitrar en los casos en que la solidaridad sea reclamada por los obreros. De esta manera, la FOM allanaba su camino en búsqueda de la monopolización de la representación y negociación sindicales en esta rama. Las siguientes son las cláusulas que se convinieron:

“1°. La Compañía reconoce como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima y demás gremios de Oficiales y concede a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina, la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a sus sindicatos. 2°. La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para hacer efectiva la reintegración total del personal en huelga en los barcos que la compañía crea conveniente, respetando el escalafón reconocido por la misma. 3°. Se constituirá una comisión mixta de obreros y armadores para dirimir las cuestiones que se susciten, cualquiera sea su naturaleza. 4°. La Compañía transferirá nuevamente a bandera argentina los siguientes buques uruguayos de su propiedad: “Bélgica”, “Curityba”, y lanchas “Punta Guaycurú”, “Guatemala” y “Punta Indio”. 5°. Aprovechando el ofrecimiento de la Compañía Uruguaya de Navegación Limitada, se gestionará de esa compañía la transferencia al pabellón argentino de los vapores “Eolo”, “Arapey” y “Heraldo”. 6°. La Compañía prescindirá de intervenir en las gestiones de los obreros y tripulantes en la república del Uruguay, que tengan por objeto obtener la afiliación de los tripulantes de los buques uruguayos a federaciones uruguayas. 7°. La Compañía se propone gestionar del gobierno de la República del Paraguay que deje sin efecto la oficialización de las embarcaciones que llevan bandera paraguaya, colocando estas embarcaciones en la misma situación anterior al presente conflicto.”³⁹⁹

Podemos advertir la envergadura de este acuerdo final si comparamos las propuestas

³⁹⁸ Dodero: *La navegación...* op.cit., p. 116.

³⁹⁹ Marinelli, p. 27-28.

que había dado en diciembre y las que efectivamente se acordaron a fines de febrero y principios de marzo de 1921.

	Mihanovich 13 de diciembre de 1920	FOM 16 de diciembre de 1920	FOM febrero- marzo 1921 (Acuerdo)
1	La Compañía reconoce como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima, y concede a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina, la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a esa federación.	La Compañía reconocerá como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima y demás sindicatos de oficiales y concederá a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a los mismos.	La Compañía reconoce como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima y demás gremios de Oficiales y concede a bordo de todas sus embarcaciones con bandera argentina, la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados a sus sindicatos.
2	La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para ultimar la terminación de los buques a motor: San Martín, Rawson, Otoño y demás embarcaciones actualmente detenidas en los mismos, esperando reparación.	La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para hacer efectiva la reintegración total del personal en huelga en los barcos que la Compañía crea conveniente, respetando el escalafón reconocido por la misma.	La Compañía tratará de armar el mayor número posible de buques, de acuerdo con las necesidades del tráfico, activando con este propósito los trabajos de talleres para hacer efectiva la reintegración total del personal en huelga en los barcos que la compañía crea conveniente, respetando el escalafón reconocido por la misma.
3	Acepta la propuesta formulada por la federación, de formar un tribunal arbitral mixto, para considerar y dirimir las diferencias relacionadas con los trabajos a bordo de sus buques, a cuyo tribunal se someterá también toda incidencia relacionada con dificultades surgidas que tengan por origen la solidaridad de esa federación con asociaciones gremiales similares, a fin de limitar dichas incidencias, especialmente en lo que al boicot se refiere, que ha resultado la causa principal de perturbación de nuestras relaciones.	Se constituirá una comisión mixta de obreros y armadores para dirimir las cuestiones que se susciten, cualquiera sea su naturaleza	Se constituirá una comisión mixta de obreros y armadores para dirimir las cuestiones que se susciten, cualquiera sea su naturaleza.
4	La Compañía transferirá nuevamente a bandera argentina los siguientes buques uruguayos de su propiedad: <i>Bélgica</i> , <i>Curityba</i> , y lanchas <i>Punta Guaycurú</i> , <i>Guatemala</i> y <i>Punta Indio</i> .	Aceptado	La Compañía transferirá nuevamente a bandera argentina los siguientes buques uruguayos de su propiedad: "Bélgica", "Curityba", y lanchas "Punta Guaycurú", "Guatemala" y "Punta Indio".

5	Aprovechando el ofrecimiento de la Compañía uruguaya de navegación limitada, se gestionará de esa compañía la transferencia al pabellón argentino de los vapores <i>Eolo</i> , <i>Arapey</i> y <i>Heraldo</i> .	Aceptado	Aprovechando el ofrecimiento de la Compañía Uruguaya de Navegación Limitada, se gestionará de esa compañía la transferencia al pabellón argentino de los vapores "Eolo", "Arapey" y "Heraldo".
6	La Compañía prescindirá de intervenir en las gestiones de los obreros y tripulantes en la república del Uruguay que tengan por objeto obtener la afiliación de los tripulantes de los buques uruguayos a federaciones uruguayas.	Los tripulantes de los barcos que actualmente tiene en movimiento la Compañía uruguaya de navegación <i>serán sustituidos por personal afiliado a la Federación Obrera Marítima Uruguaya</i> , salvo los oficiales que desembarcaron con motivo del conflicto, quienes volverán a ocupar sus antiguos puestos de acuerdo con su escalafón, pasando a depender de las organizaciones marítimas uruguayas.	La Compañía prescindirá de intervenir en las gestiones de los obreros y tripulantes en la república del Uruguay, que tengan por objeto obtener la afiliación de los tripulantes de los buques uruguayos a federaciones uruguayas.
7	La Compañía se propone gestionar del gobierno de la república del Paraguay que deje sin efecto la oficialización de las embarcaciones en la misma situación anterior al presente conflicto	Aceptado.	La Compañía se propone gestionar del gobierno de la República del Paraguay que deje sin efecto la oficialización de las embarcaciones que llevan bandera paraguaya, colocando estas embarcaciones en la misma situación anterior al presente conflicto

Mientras la FOM logró que se le reconocieran los puntos 1, 2 y 3 tal cual ella los había reformulado, no logró imponer lo que quería en el artículo 6, que según la dirección del sindicato, era el más controvertido. Los problemas internos, el cansancio, la pésima situación económica obrera y el desgaste de la lucha obligó a la FOM a ceder en el punto en que ponía en juego su solidaridad con su par uruguaya. Pero, la huelga había terminado.⁴⁰⁰ Algunos barcos que tenían pabellón de nacionalidad uruguaya conservaron el personal no federado, debido a que estas naves habían pasado de propiedad de Mihanovich a la Compañía Uruguaya de Navegación, según narra Marinelli, y la FOM conserva para sí el derecho a realizarle boicot⁴⁰¹.

A modo de balance general, podemos decir que la FOM resistió una lucha de

⁴⁰⁰ Ver sobre la situación: "La Cuestión Portuaria.", en LE jueves 11 de marzo de 1921;

"Navegación Fluvial. El domingo próximo quedará resuelto.", LE martes 16 de marzo de 1921.

⁴⁰¹ Marinelli, p. 28.

trece meses consecutivos que la había desgastado. En primer lugar, la situación económica se sobrellevó con un restaurante comunitario para los obreros, reparto de víveres, colectas, cuotas obligatorias y turnos rotativos de trabajo. Pero, estas medidas no alcanzaban para sostener la situación por todo un año y generaba malestar. En segundo lugar, los pedidos de unidad al interior del gremio, las sospechas y desmentidas sobre la oficialidad y el hecho que hubiera naves que efectivamente trabajaban con oficiales y crumiros, nos hacen sospechar que la unidad tripulación-oficialidad que había dado fuerza a la FOM, se estaba desarticulando. Al interior de la misma FOM surge una oposición inorgánica que critica seriamente las acciones de la dirección del gremio. Al final de la huelga, la dirección sindicalista discute abiertamente con un sector al que llama "extremista". Estamos en presencia del surgimiento de un nuevo programa que está dispuesto a disputar la dirección del movimiento obrero: el comunismo. Las discusiones internas no solo abarcaron la huelga general. También la honestidad de García, secretario general, y el rol de la dirección a lo largo del conflicto, estuvieron en debate. Si bien el grupo de García siempre se impuso por mayoría, la constante importancia que le daban a la minoría en la prensa del sindicato y el tono de la discusión nos hace pensar que los sindicalistas sentían la presión de este grupo nuevo.

La dirección del sindicato siempre intentó negociar. Lo único que buscaba era que no le sacaran el poder conseguido. Jamás tuvo en mente ir más allá de una huelga parcial. Estuvo dispuesta a reanudar el proceso de trabajo si se respetaba el decreto de oficialización. Jamás cuestionó en los hechos la propiedad privada, su horizonte era volver al trabajo y que el ciclo de acumulación de capital siguiera su marcha y garantizar que el sindicato se consolidara institucionalmente. El estado favoreció las negociaciones, pero la empresa y el sindicato no se ponían de acuerdo. La burguesía apostó al desgaste de los obreros, a ganarse la opinión pública contra ellos, a crear un clima de necesidad de represión por parte del Estado, a contratar crumiros y captar parte de la oficialización. La FOM quería la formación de un comité mixto para negociar los conflictos. Es decir, darle un cause institucional y burocrático a los conflictos que pudieran surgir de ahí en más, y la empresa estaba de acuerdo en ese punto. Ante la situación económica, el Gobierno Nacional toma la decisión de requisar los barcos de la empresa Mihanovich y acepta las condiciones que pide la FOM para tripularlos. Dentro de la FOM no se ponen de acuerdo en este punto y la empresa se opone a la medida. La negociación queda estancada. Es en ese momento que Mihanovich decide ponerle fin al conflicto y negociar si o sí. La dirección de la FOM, presionada por las críticas internas

y externas, por la situación económica y por los trece meses sobre su espalda, necesitaba ponerle fin a la lucha.

Esta huelga nos marca que la FOM, aún expresando los intereses generales de la burguesía en el seno del proletariado, para lograr representar los intereses corporativos de los obreros, debía luchar. A pesar de que la FOM buscaba garantizar la acumulación de capital en esta rama clave del capitalismo argentino, y fortificar su organización gremial, no tenía más forma de hacerlo que enfrentarse con una fracción de la burguesía argentina. En este caso la Mihanovich. Esta contradicción es parte de las contradicciones del capital. Aún enfrentándose a una parte de la burguesía, la FOM expresaba intereses burgueses, porque la lucha se realizaba dentro de los límites que el capital impone. Este hecho es lo que le permite al Gobierno Nacional mantener su neutralidad. Una vez firmado el acuerdo, la FOM propiciaba un acuerdo que intentaba darle un curso burocrático a las futuras luchas.

Sin embargo, la historia no termina aquí. A lo largo de los meses, la burguesía también había apelado a la acción de bandas paramilitares a lo largo y ancho del litoral, y en varias ocasiones había contado con el apoyo de aparatos represivos estatales, frente a la inmovilidad política del Poder Ejecutivo Nacional. A través de la prensa, iba instalando la necesidad de garantizar la *libertad de trabajo en el puerto*. La importancia de esto radicaba en que, luego del acuerdo de marzo, la acción de la burguesía no se detendría. A lo largo del país los ataques al movimiento obrero se harían más constantes y violentos. Y en paralelo, la FOM, por primera vez en su corta historia, mostraría *quietud*. En junio de 1921, las centrales obreras nacionales convocaron a una huelga general que terminó en fracaso. La FOM participó de ella, pero no tuvo ninguna fortaleza para afrontarla. Asistimos entonces a la crisis de la primera burocracia sindical argentina.

V. LA HUELGA GENERAL DE JUNIO DE 1921 Y LA CRISIS DE LA FOM.

v.a. Avance de la burguesía y reacción obrera

La Gran Huelga termina victoriosa para la FOM el 10 de marzo, volviendo los obreros al trabajo en los días siguientes. Sin embargo, el 23 de mayo, el gobierno radical emite un decreto que declara la libertad de trabajo en el puerto y al día siguiente todo explota⁴⁰². A pesar del pacto entre las FORA, un conflicto con los estibadores sindicalistas y anarquistas por el control del sindicato desencadena la reacción de la FOM y la represión. Aparecen huelgas por todas partes, por ejemplo de los choferes. Las acciones de la ANT y de la Liga Patriótica no se han detenido. El 2 de junio ante la represión policial, las dos FORA llaman a huelga general⁴⁰³. Esto termina en un rotundo fracaso.⁴⁰⁴ Senra Pacheco⁴⁰⁵, subsecretario de la FORA IX, termina muerto por neumonía luego de varios días de agonizar, tras pasar toda una noche, desnudo, a la intemperie en el techo de una comisaría⁴⁰⁶. Si la FOM, columna vertebral del movimiento obrero de la FORA IX, había ganado la huelga de los trece meses, había salido victoriosa y fuerte, ¿Qué pasó? La victoria de la huelga larga fue muy cara. El conflicto había sido ganado, pero la lucha no. Continuaba. Ni la FOM ni la FORA estaban listas para enfrentarla.

La interna sobre la necesidad de la *huelga general* no parece haber sido el único foco de conflicto. A principio de la huelga, se había corrido el rumor de algunos desacuerdos entre la tripulación y la oficialidad. Según el rumor, una parte de la oficialidad estaría encontrándose a escondidas para hacer un acuerdo con la empresa. Este rumor fue rápidamente desmentido por García en una asamblea y en los periódicos. A lo largo de la huelga, este tema no vuelve a asomar. Sin embargo, al finalizar ésta, Dodero, menciona que la relación entre oficiales y tripulantes se había roto. O, ya no era

⁴⁰² Rock: *El radicalismo...* op.cit., p. 215; *Review of the River Plate*, 25 May 1921.

⁴⁰³ "Iniciación de la Huelga General. Allanamiento del local de la FORA y prisión del Consejo Federal y local...", en LOO N° 184, junio 4 de 1921; "Informe del Consejo Federal sobre la huelga general. Factores que la determinaron. Su desarrollo. Su terminación. Consideraciones finales." en LOO sábado 18 de junio de 1921.

⁴⁰⁴ Abad de Santillán: *La FORA...* op.cit., Capítulos 16 y 17; Adelman, Jeremy (1993): "State and labour in Argentina. The portworkers of Bs. As." en *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, volumen 25, 1993; Horowitz: *Los sindicatos, el estado...* op.cit., p. 91; Marotta: *El movimiento...*, op.cit., Capítulo 3; Rock: *El radicalismo...* op.cit., Capítulo 9; Sartelli: "Celeste, Blanco...", op.cit.

⁴⁰⁵ "Senra Pacheco", en LOO sábado 9 de julio de 1921. Muere el 8 de julio.

⁴⁰⁶ Troncoso: *Los fundadores...*, Tomo I, "II. Andrés Carbona "; Tomo II, "VI. Ruggiero Rúgilo".

la misma. Al terminar la huelga, la empresa vuelve a activar los viajes y aumenta rápidamente la productividad, desplazando a los armadores competidores que se habían beneficiado de su paralización. En este contexto Dodero reflexiona sobre la relación oficiales-tripulación:

“La parcialidad de audaces dirigentes de la Federación Marítima, es puesta en evidencia en muchos casos de competencia entre armadores al pronunciarse siempre en contra de nuestra empresa y es por ello que capitanes y tripulantes de nuestros buques comienzan a desoír algunas disposiciones de los sindicatos y a desconocer a ciertos delegados.”⁴⁰⁷

Esta observación de Dodero, toman mayor seriedad ante la situación que comenta García a continuación y la insistencia de la necesidad de la unidad, cuando la huelga, ya estaba ganada. Esto marca, que el desgaste del sindicato había sido bastante grande:

“cuando disintimos, lejos de partir de la base en que nos colocamos frente al capitalismo, debemos tomar los puntos de conciliación y armonía, animados siempre del propósito de llegar a conclusiones que suavicen las asperezas y no agudizarlas. Otro modo de proceder sería sencillamente contrario a los intereses de las dos instituciones y vendría a perjudicar. (...) Nos sugiere las precedentes consideraciones el entredicho surgido entre las seccionales de Marineros y Patronos con motivo de los embarques de personal. Las formulamos en la inteligencia de que ellas contribuirán a llamar a la razón a los compañeros interesados, y asimismo con ánimo de evitar que se agrien los ánimos, porque si esto ocurriese podría ser nocivo para todos y constituiría una aberración.”⁴⁰⁸

A los pocos días de haber terminado la huelga, después de trece meses de lucha, la FOM tiene problemas internos. Con los quintistas que reclaman huelga general. Con los comunistas que empiezan a asomar criticando a la dirección⁴⁰⁹. Este hecho no era menor. En el congreso 11° de la FORA IX celebrado entre el 29 de enero y el 5 de febrero (y al cual la FOM no envía representación), donde se vota la alianza con la FORA V, se designa un Consejo Federal presidido por el litógrafo Miguel Briuolo, de quince miembros titulares. A los pocos días, 5 de ellos se retiran: Rugiero Rúgilo, Juan Greco, José Panelón, Miguel Gratacós y Rafael Greco, solidarizándose con la sindical

⁴⁰⁷ Dodero: *La navegación...* op.cit., p.118.

⁴⁰⁸ “Cosas de Casa.”, en LUM marzo 1921.

⁴⁰⁹ “La más baja de las intrigas.”, LOO marzo 26 de 1921. Imagen 1766. En este texto se defiende a García refutando los argumentos en contra de él, como “vendido” y otras cosas por el estilo.

internacional roja⁴¹⁰. Eran comunistas.

Hay que contar también con el fastidio encima de trece meses duros de vivir a partir de un fondo de huelga, de un restaurante ad hoc y de los víveres que éste podía proveer. De un enfrentamiento continuo con rompeshuelgas, la ANT y la Liga Patriótica. Enfrentamientos directos que no se han detenido. Con medio año de rotación en los puestos de trabajo y sus respectivos sueldos. Con crumiros aún trabajando en algunas embarcaciones. El efecto de desgaste puede incluso notarse en el desinterés de la base de la FOM de enviar delegados a la FORA para enero de 1921. Lo recuerda Augusto Pellegrini, un dirigente de la FORA, con palabras muy duras:

"El caso de negarse a enviar delegados al congreso de la FORA evidenció la desorientación y la ignorancia que una gran parte del gremio tenía respecto al asunto, y mostró cómo todo un gremio irreflexiblemente en un momento, borra toda su honrosa tradición unionista. Se votó el no envío de delegados y se permitió la calumnia contra la Federación ORA, so pretexto de que ésta no había declarado la huelga general, cuando los mismo marítimos, días antes, votaron unánimemente contra tal huelga. La FORA hizo por los marítimos todo lo que pudo y más que con palabras, con hechos materiales, demostróles su solidaridad, de ahí que el no envío de delegados fue un grave error a que fue inducido el gremio por no reflexionar sobre el valor de los argumentos que contra la FORA y el CF se adujeron en la ocasión. Si los marítimos tenían quejas nada mejor que el congreso para exponerlas, pero una mala crítica, una oposición que descansaba sobre el cansancio que producía en ciertos marinos el movimiento prolongado, triunfó sobre la sensatez y la FOM no fue representada en el XI congreso de La Plata. Esto se hubiera evitado si los federados hubieran formado un mejor criterio respecto a los problemas sociales y a sus métodos de resolución, por lo que incumbe ahora crear una educación indispensable, a fin de asegurar los frutos de la victoria que tanto trabajo costó conquistar. Esta falta de preparación entorpece en al la marcha interior del grande organismo que necesita de más en más de una cantidad grande de elementos inteligentes, y capaces de orientar en cualquier circunstancia a la masa general de afiliados en el sentido de una libre disciplina y del respecto a los mandatos de la organización. Los marítimos que cuentan entre ellos tantos valientes no tienen esa élite de militantes, como los ebanistas, gráficos, obreros en calzado, etc., y por eso urge que la organización los forme para que al lado de su grandeza material se sume la grandeza moral e intelectual de los afiliados a la FOM."⁴¹¹

Es decir, la relación con la FORA IX misma estaba desgastada después de la huelga de los trece meses. A esto hay que sumarle que empiezan a aparecer conflictos

⁴¹⁰ Marotta: *El movimiento sindical...* op.cit., p. 35.

⁴¹¹ "La huelga marítima... La composición y defectos de la F. O. Marítima.", en LOO marzo 26 de 1921. En artículo donde la FORA IX reseña la huelga de los trece meses, se enumeran los defectos de la FOM como gremio. Allí se establece que: 1º, es muy cosmopolita, pues sus hombres proceden de distintos lugares del mundo. 2º, hacen abuso desmedido del alcohol, por lo que se recomienda una propaganda antialcohólica. 3º, la falta de solidaridad al no enviar delegados al congreso de la FORA.

entre la oficialidad y la tripulación. La FOM intenta tener cuidado, ya que "recientemente se termina de afrontar una huelga de 13 meses por principios y derechos de clase, con poca antelación se estuvieron 3 meses más y esa vez todo el gremio, lo que equivale a 16 meses de lucha en el corto período de dos años y ya se está {arribando} a una situación idéntica, lo que no es posible *sin jugarse la organización*. Hay que reaccionar, pues, por la salud de la Federación y hay que hacerlo en forma que sin perjudicar a los camaradas de otros gremios, se consulten los intereses de los trabajadores del mar."⁴¹² La FOM estaba mostrando quiebras al interior y exhibía cansancio por la prolongación de la huelga, que por momentos se concretaba en disconformidad⁴¹³.

Capital Federal y el Litoral

La empresa Mihanovich no había sabido a lo largo de los trece meses de huelga inclinar a su favor al resto de la burguesía naval. No pudo conseguir el apoyo del resto de las compañías trasatlánticas ni del capital extranjero, quienes estaban más interesados en asegurar sus negocios que en solidarizarse con ella. A lo largo del 1919-1920, la exportación experimentó un boom, que nadie quería dejar pasar. Sin embargo a principios del año 1921, este boom empieza a decrecer⁴¹⁴. La sobreproducción de trigo a nivel mundial había creado un exceso de oferta en un período en que los países europeos, después de la primera guerra mundial experimentan procesos hiperinflacionarios, que los gobiernos intentan frenar⁴¹⁵. Las exportaciones per cápita, a valor corriente en pesos oros, bajaron de 132 a 79. Entre 1917 y 1920 hay un ciclo de expansión económica impulsado por la demanda de la guerra. Entre 1914 y 1922 hay un marcado deterioro de los términos de intercambio entre 1922 y 1928, y la situación mejora⁴¹⁶. "En mayo de 1920 el precio fob del trigo argentino era de 27,60 pesos los 10

⁴¹² "Solidaridad.", en LUM, abril de 1921.

⁴¹³ Según la FORA IX, el avance del sector que pedía la huelga general y era encabezado por Jara, tuvo a favor para crecer los siguientes factores: 1°. El cansancio de un parte del gremio por la prolongación de la huelga. 2°. La disconformidad –por lo mismo- del elemento conservador y asociados sin conciencia ni espíritu de clase. 3°. Las múltiples ocupaciones del Consejo y demás militantes, que no le permitían distraer su atención. 4°. La propaganda insidiosa que realizaba el capitalismo a los cuatro vientos. Ver: "La Federación Obrera Marítima. La lucha de tendencias. Fracaso de los divisionistas.", en LOO, 14 mayo 1921.

⁴¹⁴ Rock: *El radicalismo...* op.cit., p. 113.

⁴¹⁵ Hobsbawm, Eric: *Historia del siglo XX*, Editorial Crítica, 2005, pp. 92- 99.

⁴¹⁶ Di Tella y Zymelman: *Las etapas del desarrollo económico argentino*, E. Paidós, Bs. As., 1972, pp. 71-76; Rock: *El radicalismo...* op.cit., p 214.

kilos; siete meses después había bajado a 17,65 pesos, y siguió en descenso. (...) El volumen de exportaciones brutas sufrió una declinación aún más pronunciada. En 1920 se exportaron más de 5 millones de toneladas de trigo; en 1921, menos de 2 millones.⁴¹⁷

En esta situación general, que estaba comenzando a desarrollarse, alrededor del sábado 30 de abril de 1921, empieza a circular el rumor de que el presidente Irigoyen firmaría un *decreto* ordenando la *liberalización del trabajo en el puerto*⁴¹⁸ y la certeza de que la Liga Patriótica y la ANT estaban juntando obreros no federados.⁴¹⁹ Por aquellos días había habido problemas con el barco *Martha Washington*.⁴²⁰ "El ministro de hacienda apoya a los obreros. No se ha modificado aún la situación creada por la Sociedad Obreros del Puerto, sección Diques y Dársenas, al declarar el boicot contra los vapores pertenecientes a la Junta de Navegación de EEUU a raíz del conflicto con los fogoneros del *Martha Washington* (...) el cónsul general de Estados Unidos se ha entrevistado con el ministro de hacienda para solicitar nuevamente su intervención."⁴²¹

Los dueños del *Martha Washington* reclamaban la libertad para contratar obreros no federados⁴²². El vapor *Tene-Haute* había explotado en el puerto produciendo dos muertos y varios heridos.⁴²³ También se rumoreaba que el gobierno norteamericano presionaba en tal sentido.

A lo largo de 1920, hemos visto como se desarrollaba la huelga marítima. Sin embargo, numerosas huelgas se sucedieron ese año en Buenos Aires: obreros gráficos⁴²⁴, los ebanistas⁴²⁵, los metalúrgicos⁴²⁶, los obreros del calzado⁴²⁷; las del personal del Mercado Central de Frutos⁴²⁸, en Avellaneda; la de los obreros de la fábrica de cigarros *Avanti*⁴²⁹. En el interior, fueron más numerosas: albañiles, sastres, costureras, molineros, empleados de comercio, carpinteros, etc. Las huelgas que se

⁴¹⁷ Rock (2001) p. 214.

⁴¹⁸ "Conflictos Navieros.", en LA domingo 1º de mayo de 1921.

⁴¹⁹ "Adhesión de sindicatos obreros a las brigadas de trabajo libre", en ED, sábado 23 de abril de 1921, p.5.

⁴²⁰ "Las cosas del puerto. el caso del vapor *Martha Washington*.", en ED, lunes 11 de abril de 1921; "Los conflictos marítimos "; "Los servicios de cabotaje ", en ED viernes 8 de abril de 1920.

⁴²¹ "El conflicto con el *Martha Washington*.", en ED, miércoles 20 de abril de 1921, p.1.

⁴²² Puede verse los argumentos a favor de la libertad de trabajo en el artículo: "La libertad de trabajo en el puerto", en LA 5 de mayo de 1921, p. 4. LA 1921 075.

⁴²³ "Explosión en el Puerto", *El Diario*, jueves 14 de abril de 1921.

⁴²⁴ "Gráficos", en MB 1920, p. 17, col. 2.

⁴²⁵ "Ebanistas", en MB 1920, 17, col. 2.

⁴²⁶ "Metalúrgicos", en MB 1920, p. 17, col. 2.

⁴²⁷ "Obreros en calzado", en MB 1920, p. 17, col. 2.

⁴²⁸ "Mercado Central de Frutos", en MB 1920, p. 18, col. 1.

⁴²⁹ "Tabaquerías del *Avanti*", en MB 1920, p. 18, col. 1.

redoblaron fueron las de los estibadores, carreros, obreros de máquinas agrícolas y jornaleros. A través de las huelgas, lograron aumentar salarios y bajar la jornada laboral. "Los estibadores, impusieron la disminución del peso de las bolsas y la reducción de la altura de las estibas, los turnos en épocas de desocupación, etc., sin contar importantes aumentos en los salarios que pasaron de \$ 6 y \$ 7 a \$8, 9 y 10 por día, con bonificaciones del 100 por ciento en el trabajo fuera del horario normal de ocho horas. Por su parte, los carreros renovaron –imponiendo más elevado precio- los contratos de acarreo."⁴³⁰

La organización sindical de los obreros rurales por parte de la FORA IX tenía su particularidad. Mientras los anarquistas, a través de la Unión de Trabajadores Agrícolas, habían armado un organismo centralizado para que pudiera unificar a todos los sindicatos de braceros de la pampa húmeda en forma horizontal para luego intentar incorporar verticalmente al resto de los sindicatos, la FORA IX intentó organizar a los obreros por oficio (o en oficios varios si eran pocos) y el eje de organización no son los peones sino los estibadores.⁴³¹ Los sindicalistas mandaban en sus giras por el interior a dirigentes de primera línea; en la solidaridad y el boicot, contaban con la FOM y los ferroviarios; tenía una mayor flexibilidad y moderación en la negociación; y tejieron una alianza con los chacareros.⁴³²

En julio de 1920, en la ciudad de Santa Fe tuvo lugar una huelga general de 5 días, a partir de la solidaridad de los sindicatos con los obreros municipales y tranviarios en huelga parcial. Los guincheros y estibadores del puerto santafecino entraron en huelga, aparados por el resto de estibadores y los trabajadores marítimos⁴³³. También entran en conflicto los estibadores en Pérez Millán y Bajada Grande (Entre Ríos); general Levalle, Santa Teresa; Estación Díaz; Bartolomé Mitre; Villa Cañas; Ibicuy; General Viamonte; Bell-Ville; Ramallo; Villa Clara; Rojas; La Vanguardia; Carmen; Ascensión; Bera-vebu; Chapuy; Arenasa. Todos estos tan solo en enero de 1920. En noviembre de 1920: Carmen de Areco; Victoria; Villa Clara; La Paz (Entre Ríos); Canals; Puerto Deseado; General Levalle; Basavilbaso. Los conflictos encabezados por estibadores se sucedieron a lo largo de todo el año, estos simplemente son la

⁴³⁰ "Huelgas y conflictos", en MB 1920, p. 17, col. 1.

⁴³¹ Sartelli: "Sindicatos obrero-rurales en la región pampeana, 1900.1922 ", en Ansaldi: Conflictos obrero-rurales...op.cit., Tomo 3, pp. 316-317. "La FORA IX ofrecía a los braceros la protección legal, fondos y la posibilidad de contar con la solidaridad de gremios clave que mediante el boicot facilitarían los triunfos, tal como los ferroviarios, los estibadores de los puertos fluviales importantes, y, en especial, la FOM."

⁴³² *Ibid.*, pp. 319-322.

⁴³³ "En Santa Fe", en MB 1920, p. 20. col. 1.

enumeración de algunos de ellos⁴³⁴. Los estibadores aparecen en las fuentes como el sector que más huelgas protagonizaron en este período.

Durante 1920, dos fuerzas se disputaban la hegemonía sindical de los estibadores: los *sindicalistas* vinculados a los marítimos de la FOM y los *anarquistas* vinculados a los acarreadores portuarios. Cada uno con su sindicato. A medida que la crisis del año '21 avanzaba, ambos sindicatos intentaban que sus afiliados no quedaran cesantes. La rivalidad entre ellos se agravaba. En paralelo, la ANT toma la iniciativa e intenta traer trabajadores no federados, por ejemplo, desde Rosario al puerto de Buenos Aires⁴³⁵. El 1° de mayo de 1921 tiene lugar un hecho sangriento que pocos recuerdan: en la ciudad de Gualeguaychú⁴³⁶, una media docena de muertos y dos heridos fueron el resultado de la acción de la Liga Patriótica⁴³⁷, con mucho eco en la Capital⁴³⁸.

Así, el viernes 6 de mayo de 1921, representantes de la ANT⁴³⁹ se juntaron con el ministro Salaberry. Allí expusieron los problemas en las actividades portuarias a raíz de las peleas entre sindicatos obreros y sus exigencias a "los miembros de la Asociación, que los conflictos latentes han hecho crisis con motivo de la resolución de los estibadores de no aceptar operaciones con carreros que no se hallen adheridos a un sindicato determinado."⁴⁴⁰

Se reclama la intervención represiva del gobierno para garantizar la libertad de trabajo. Pero, no sólo atañe el pedido a los obreros estibadores portuarios⁴⁴¹, sino a la clase obrera entera. "La cuestión portuaria, la huelga de los frigoríficos, la de la farmacia, obreros y yeseros e infinidad de otros de otros de mayor o menor cuantía, nos hablan elocuentemente de un grave malestar, que debe desaparecer, a merced de la acción del gobierno, sobre la base de un principio fundamental de equidad. (...) El gobierno está en la obligación de intervenir, y puede hacerlo, porque las clases obreras

⁴³⁴ Para ver un lista completo de las huelgas mes por mes a lo largo de 1920, véase: "Otras huelgas", en MB 1920, p. 20, columnas 1 y 2.

⁴³⁵ En este punto sigo a Rock: *El radicalismo...* op.cit., p. 214.

⁴³⁶ "Situación de Gualeguaychú", en LA 7 de mayo de 1921.

⁴³⁷ Marotta: *El movimiento...* Tomo III, p. 38.

⁴³⁸ "Ecos de los sucesos de Gualeguaychú. El sepelio de las víctimas obreras se efectuó son incidentes...", en LF, jueves 5 de mayo de 1921, p.3.

⁴³⁹ "Los conflictos del puerto. Actitud de la Asociación del Trabajo", en ED, miércoles 4 de mayo de 1921, p.3.

⁴⁴⁰ "El Conflicto portuario. Entrevista de los miembros de la Asociación Nacional del Trabajo. Compás de espera. Actitud de los estibadores contra los carreros que no se hallen adheridos a un sindicato.", en LA sábado 7 de mayo de 1921. LA 1921 081.

⁴⁴¹ "El conflicto portuario", en ED, lunes 9 de mayo de 1921, p.5.

han confiado y siguen confiando en la justicia de sus resoluciones.⁴⁴² Los estibadores no dejan de protestar en ninguna parte del litoral. En ningún puerto. Se organizan y luchan. En Baravero vemos el resurgimiento sindical:

“Acaban de constituirse dos gremios, el de carreros y el de estibadores. (...) Los estibadores ya constituyen su sindicato nombrándose su comisión a objeto de activar los trabajos en el sentido de que no queda ningún estibador sin federar. (...) Bera Bebu- Maniobras de la burguesía. (...) sigue el conflicto sostenido por los propietarios de carros y estibadores hasta imponer a los cerealistas íntegramente las condiciones del pliego que les fue presentado.”⁴⁴³

El lunes 9 de mayo, la ANT, con la ayuda de la Liga Patriótica, tenía resuelto terminar con la cuestión portuaria y así lo hacía saber: había que reemplazar al personal federado en los puertos. “En todos los círculos obreros y marítimos, reina gran expectativa, por conocer los resultados del propósito anunciado por la Asociación Nacional del Trabajo, consistente en reemplazar a todo el personal huelguista del puerto por elementos o federados. (...) Se cree que tal medida provocará algunos disturbios, pues los ánimos están muy apasionados. Por lo que el jefe de policía, ha resuelto duplicar el servicio de vigilancia en la zona portuaria.”⁴⁴⁴

Desde el 1° de enero de 1921 la policía⁴⁴⁵ dirigida por Elpidio González tenía asumido un compromiso de intercambio de información sobre el movimiento obrero y sus potencialidades revolucionarias. A pesar de la “neutralidad” mostrada por Irigoyen, la policía nunca había dejado de prepararse para la represión de la clase obrera al amparo del poder ejecutivo mismo:

“tuvo lugar la Conferencia Sudamericana de Policía realizada en Buenos Aires entre el 20 y el 29 de febrero de 1920, con asistencia de representantes de las policías de Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y la nuestra, suscribiéndose al término de las sesiones el Convenio Internacional de Policía, que entró en vigencia el 1° de enero de 1921. en el se estipuló el compromiso de envío permanente de informaciones recíprocas sobre tentativas de ejecución de hechos anárquicos u otros tendientes a la alteración del orden social, sobre propaganda en el mismo sentido, y resoluciones de carácter legal o administrativo relacionadas con la prevención de unos y otros y de delitos comunes que pudieran interesar sobre

⁴⁴² “Malestar obrero. el gobierno debe intervenir para solucionar los conflictos existentes. Cúmulos de huelga. ¿Intervienen en ellas y las mantienen latentes, elementos extraños a los gremios huelguistas?”, en LA domingo 8 de mayo de 1921.

⁴⁴³ “Huelgas y reclamaciones e información general.”, en LOO 14 mayo 1921.

⁴⁴⁴ “Reacción”, en LUM abril de 1921.

⁴⁴⁵ “Reunión del Congreso sudamericano de Policía.”, en LN, viernes 20 de febrero de 1920, p.5.

individuos peligrosos .⁴⁴⁶

Mientras tanto la FORA sólo advirtió la jugada de la burguesía de atacar la libertad del trabajo en el puerto una vez que esta jugada ya había sido mostrada. No fue capaz de preveer lo que estaba por pasar ni lo que la burguesía venía tejiendo. De allí que no estuviera preparada. Sólo veía las cosas una vez que éstas ya habían sucedido. "La asociación patronal, la liga patriótica y toda la prensa capitalista vuelve a querer ocultar sus propósitos de barbarie y de egoísmo de clase al pretender que se destruya el organismo sindical, invocando la libertad del trabajo."⁴⁴⁷ Los sindicalistas buscan "imponer a los obreros federados que no sólo éstos tengan derecho a trabajar en esa zona. (...) En los puertos de la capital se han producido ya varios choques, en los cuales la peor parte la llevaron los vándalos que, instigados por los " monopolizadores del patriotismo " se prestaban a traicionar a sus compañeros."⁴⁴⁸

Los llamados a la *represión estatal* se hacen oír sin tapujos. La acción represiva sobre el movimiento obrero, sobre los obreros del puerto parece inevitable. "Esta situación, de hace mucho tiempo prevista, se está poniendo esta vez más grave y no va a quedar a nuestro gobierno otro recurso que proceder con todo el peso de una autoridad que, con su cordura acostumbrada, ha tratado de evitar. (...) nadie, absolutamente nadie, podrá llamarse a sorpresa por el hecho de que nuestras autoridades cumplan, de una vez, con su triste deber, haciendo que cada cual quede en su puesto sin atentar al de los demás."⁴⁴⁹

La ANT insiste en hacer trabajar en los puertos a asalariados ajenos a los organismos gremiales. Y los estibadores se negaban a trabajar con carreros no federados. Contaba con numerosos obreros, estibadores y peones, de las provincias del litoral argentino y puertos uruguayos para traer a Buenos Aires:

"Los altos sueldos que ganan aquí, constituyen un incentivo poderoso para la inmigración de trabajadores. Telegramas y cartas recibidas de particulares y autoridades DE San Nicolás, Rosario, Santa Fe, Corrientes, Bella Vista, Concordia, Salto, Paysandú y Mercedes (R. O.), Paraná, Gualaguaychú y

⁴⁴⁶ Rodríguez, Adolfo Enrique: *Cuatrocientos años de policía en Buenos Aires*, Editorial Policial, Policía Federal Argentina, Buenos Aires, 1981, pp. 188-189.

⁴⁴⁷ "La libertad de trabajo.", LOO 14 de mayo de 1921.

⁴⁴⁸ "El conflicto de los obreros portuarios.", en LOO 28 mayo 1921.

⁴⁴⁹ "El conflicto del puerto", en LA martes 10 de mayo de 1921. Para que no queden dudas sobre la postura de este diario, en la misma nota dicen lo siguiente: "La libertad de trabajo ha sido siempre nuestro lema y lo hemos sostenido y sostendremos en bien de la clase obrera y del proletariado en general, que ha sido, son y serán, los especialmente sostenidos por las columnas de este diario."

Gualeguay, anuncian el envío inmediato de numerosos obreros, a penas la Asociación del Trabajo, o la autoridad les ofrezca garantía. Muchos de ellos afirman que son trabajadores criollos, y que se harán respetar sin necesidad de policía, no de nadie. Están resueltos a repeler la fuerza con la fuerza.⁴⁵⁰

El lunes 9 por la mañana⁴⁵¹, el Ministro de Hacienda dispuso que cesaran todas las operaciones en la zona marítima, debido al temor de que los crumiros pretendieran impedir el trabajo a mano armada y se generaran choques. "De acuerdo con la resolución adoptada en la asamblea del sábado, por la tarde, casi todas las casas interesadas hicieron concurrir ayer a su personal al puerto, con el propósito de realizar las operaciones necesarias."⁴⁵²

Se estableció una estricta vigilancia en toda la zona portuaria, con soldados de la guardia de seguridad apostados en todas las entradas de los diques, con el propósito de impedir la entrada de carros y chatas destinadas a la conducción de mercaderías. Numerosas chatas y carros quedaron estacionadas sobre Paseo Colón, Paseo L. N. Alem y en las calles Huergo y Azopardo. En la esquina de Chile y Huergo se encontraba estacionado un escuadrón de la policía, preparado por su se producía algún conflicto en el puerto. También había patrullas distribuidas por todo el puerto.

Llamará la atención que en todo este proceso no se haya nombrado ni a la FOM ni a la empresa Mihanovich. Ambos sujetos se habían mantenido al margen del conflicto de los estibadores, al menos públicamente. La empresa Mihanovich se manifestó sorprendida por la medida del ministro, pues mientras se hallaban realizando acciones de desacata con sus buques de cabotaje y con el personal propio, ajeno por completo al conflicto, recibieron la orden de suspender inmediatamente las tareas, debiendo, por lo tanto abonar jornales y suspender la labor, sin tener ninguna relación con las partes en litigio, ni haber tenido intervención en él.⁴⁵³

Los directivos de la empresa se quejaron ante el director de aduanas, Anzó Quintana, por la situación. Y éste respondió que "la medida obedecía al propósito de evitar mayores incidencias, así como posibles derramamientos de sangre, a fin de tomar esta misma resolución definitiva en el sentido de que el presidente invite una vez por todas a los obreros a ponerse en un pié razonable y cesar en sus obstrucciones a la labor

⁴⁵⁰ "Gravedad del conflicto portuario.", en LA, martes 10 de mayo de 1921, p. 5.

⁴⁵¹ En lo que expongo a continuación, salvo que se indique lo contrario, sigo al periódico La Argentina, quién aparece como vocero de la ANT: "Gravedad del conflicto portuario.", en LA, martes 10 de mayo de 1921, p. 5. LA 1921 089.

⁴⁵² "Gravedad del conflicto portuario.", en LA, martes 10 de mayo de 1921, p. 5.

⁴⁵³ Ídem.

portuaria.⁴⁵⁴

Por su parte la FOM, que no tuvo tampoco incidencia directa en el conflicto portuario después del arreglo con la empresa Mihanovich, el mismo 9 de mayo tuvo una reunión de su consejo directivo para tratar la situación. La dirección sindical visible de los obreros portuarios recaía en la Sección Diques y Dársenas de la Sociedad de Resistencia de Obreros del Puerto⁴⁵⁵. Los estibadores se retiraron de sus puestos de trabajo y se produjo un paro general en la carga y descarga portuarias. La FOM fijó un plazo de 48 horas para que la ANT retire a los obreros no federados, sino, convocaría a paro general.

Al día siguiente, el 10 de mayo, por la mañana, los estibadores federados realizan una asamblea con más 5.000 obreros en un terreno baldío en la calle Brandsen, entre Almirante Brown y Martín Rodríguez⁴⁵⁶. La cantidad de oradores, obligó a continuar por la tarde, después de las 15 horas. Allí se condenó la acción de la ANT. Desde Rosario, arribaron a Buenos Aires unos 200 obreros reclutados por ésta para trabajar en los buques boicoteados, pero el gobierno no los dejó operar. Fueron alojados en un local de la Sociedad Rural en Palermo. En paralelo, también tuvieron reunión en asamblea, los directivos de las empresas portuarias y el Centro de Navegación Trasatlántica, en medio de un paro total de puerto de Buenos Aires, donde los barcos debían esperar estancados o desviarse a La Plata o Montevideo.

Por la cantidad de público, la asamblea obrera debió continuar al día siguiente. Debido a la lluvia, el miércoles 11 de mayo, a las 13 horas se reunieron en salón de *La Fratellanza*, ubicado en la calle Ruiz Díaz 381. Todos los gremios federados del puerto apoyaron a la *Sección Diques y Dársenas de la Sociedad de Resistencia de Obreros del Puerto*. Adhieren:

“Construcciones Navales, Recibidores de Cereales y Anexos, Trabajadores de las Barracas y Mercado Central de Frutos, Mozos de Cordel Unidos, federación Obrera Molinera, Estibadores en Carne, Serenos de Buques Unidos, Unión Chauffeurs, Aserradores, Carpinteros y Anexos de Boca y Barracas, Guincheros del Puerto de la Capital, Capataces Estibadores, Conductores de Carros, Federación de licoristas y similares, Empleados de Comercio, Propietarios de uno o dos Carros, Capataces Unidos de Ribera y Depósitos, Propietarios de Rodados de los Mercados de Abasto, Mozos, Cocineros y Anexos de Boca y Barracas y Dependientes del Puerto de la Capital.”⁴⁵⁷

⁴⁵⁴ Ídem.

⁴⁵⁵ “Gremios adheridos a los obreros federados.”, LA, jueves 12 de mayo de 1921, p. 5.

⁴⁵⁶ “La paralización total del puerto.”, en LA, miércoles 11 de mayo de 1921., p. 5.

⁴⁵⁷ “Gremios adheridos a los obreros federados.”, en LA, 12 de mayo de 1921, p. 5.

En esta asamblea se vota después de cuatro horas de discusión de los obreros federados. Se propuso el siguiente proyecto de resolución:

“Declarar la huelga portuaria por tiempo indeterminado hasta tanto la Asociación del Trabajo, prescinda en absoluto de suplantar los obreros de esta entidad que operan en la zona portuaria. Los obreros del puerto insisten en sus acuerdos anteriores en lo concerniente a la solidaridad con los conductores de carros, y por consiguiente, se niegan a tramitar el reconocimiento de la sociedad de conductores autónomos con asiento en la calle Méjico 2070. Los obreros del puerto de la capital hacen públicas estas manifestaciones a toda la prensa y rechazan el arbitraje de todas las dependencias del Estado en los trámites para la solución de este conflicto, y están dispuestos a contestar cualquier petición que les sea hecha oficialmente por dicha dependencias. Acto seguido este proyecto se puso a discusión, siendo aprobado por la asamblea por unanimidad.”⁴⁵⁸

Los obreros de la ANT operaron en los galpones Catalinas, depósitos que no corresponden a la zona portuaria. La vigilancia en el puerto sigue siendo extrema. Para entrar al puerto, las personas que constaten su necesidad de acudir a la zona y su identidad. En paralelo, la burguesía ve la posibilidad de una alianza sindical capaz de llegar a la huelga general: “La impresión recogida es que la mayoría de los gremios obreros, se propone llevar a cabo un fuerte movimiento contra la asociación aludida, tratando de constituir un frente único, en combinación con los obreros federados de toda la República.”⁴⁵⁹

La FOM, realiza una asamblea el jueves 12 de mayo por la mañana. A la tarde envía un informe a al Consejo Federal de la FORA IX y a los delegados sus sindicatos en la capital, reunidos en un local en la calle Belgrano 1545, donde se decide dejar el asunto en manos de la *Sociedad de Resistencia de Conductores de Carro* (autónoma) y permanecer a la expectativa.⁴⁶⁰ Se suman a las adhesiones: la Federación Obreros Licoreros y el Sindicato de Mozos y Anexos. Paralelamente, la vigilancia policial sigue siendo muy importante. Entre las 6 de la mañana y las 20 de la noche, quedaba a cargo de 40 hombres de caballería de la sección de tráfico de policía. Por la noche, el turno era cubierto por 30 ciclistas de la misma sección. También se habían destinado hombres de caballería, ciclistas y motociclistas de la sección de tráfico.⁴⁶¹

⁴⁵⁸ “La huelga por tiempo indeterminado.”, en LA., 12 de mayo p.5.

⁴⁵⁹ “Los obrero y la Asociación de Trabajo.”, en LA, 12 de mayo, p. 5.

⁴⁶⁰ “La actitud de la FORA.”, en LA, viernes 13 de mayo de 1921.

⁴⁶¹ “Vigilancia del puerto.”, en LA, viernes 13 de mayo de 1921.

El mismo día 12 de mayo, la cámara comercial de frutos se reunió y resolvió enviar una carta a los obreros feridos y al ministro de hacienda, donde se "solicita de los sindicatos obreros y del gobierno se permita el desembarque y transporte de estaciones férreas o del puerto a los respectivos mercados, de los cargamentos de frutas y artículos destinados a la alimentación que lleguen a la capital y que hasta ahora no pueden ser transportados por falta absoluta de medios, comprometiéndose, en el caso de que se acceda a esa solicitud, a emplear personal federado."⁴⁶²

Pero, los obreros federados contestaron que ellos estaban imposibilitados para hacer tal cosa. Por la noche, la ANT entrega al ministro una carta donde informa que

"de acuerdo con la resolución que tomaron las casas por ella representadas, de concurrir el lunes pasado al puerto, para normalizar las operaciones, se encontraron con que aquél estaba obstruido por fuerzas policiales, marítimas y del ejército, que impedían el acceso a los trabajadores. Señalará, además, al ministro de Hacienda, los grandes perjuicios, de toda índole, que la paralización portuaria causa al comercio y a la industria y finalmente, la Asociación del Trabajo terminará solicitando al gobierno, que abra el puerto y garantice la regularidad de las actividades, estando la institución dispuesta a iniciar las operaciones, con el personal que lo desee."⁴⁶³

Al día 15 de mayo, los obreros federados de los puertos de San Fernando, Santa Fe y La Plata se adhirieron al paro portuario declarado por la Sociedad de Resistencia Obreros Portuarios en la Ciudad de Buenos Aires. Los estibadores de Rosario dirigieron un telegrama declarando que están dispuestos a decretar el paro tan pronto como lo reclamen los obreros de Buenos Aires. Se suman los estibadores de la carne. El sábado 14 de mayo a las 14 horas los obreros de construcciones navales habían decidido sumarse a la huelga por solidaridad⁴⁶⁴. El mismo sábado la FOM tuvo una asamblea a la que asistieron dos delegados en representación de la sociedad de resistencia de obreros del puerto de la Capital. Aunque un sector parece dispuesto a convocar a huelga general, aun no se la convoca. También tuvo lugar la asamblea de la sociedad de obreros del puerto, pero no hubo nada definitivo sobre el paro portuario. Llega la noticia de que obreros de la Liga Patriótica habían facilitado la descarga de frutas en San Fernando.

El domingo 15 de mayo, en la asamblea de obreros portuarios, reunidos en un local de Brandsen 473, se resuelve que se emita una comunicación a los estibadores de

⁴⁶² "Resolución de la Cámara Comercial de Fritos.", en LA, viernes 13 de mayo de 1921, p. 5.

⁴⁶³ "La Asociación del Trabajo se dirige al Ministro de Hacienda.", LA, viernes 13 de mayo de 1921, p. 5.

⁴⁶⁴ "Los obreros Portuarios.", en LA, domingo 15 de mayo de 1921.

San Fernando, comunicando que debían continuar trabajando en la carga de barcos con frutas solo donde no haya crumiros. La FOM se sigue reuniendo, pero solo queda a la expectativa y no resuelve ninguna acción. En el puerto de La Plata, a pesar del paro, una parte de los trabajadores siguen cargando y descargando mercaderías.

Hacia el día lunes 16⁴⁶⁵, tras seis días de paralización del puerto de Buenos Aires, se corre el rumor de que se retiraría a la policía y se enviaría tropas de línea. La razón sería la posibilidad de declaración de huelga general si al levantarse la paralización del puerto, el gobierno permite la entrada de obrero no federados. La empresa Mihanovich decide amarrar ocho barcos y desembarcar sus tripulaciones ante la imposibilidad de cargar carbón por el paro. Se suman a la huelga por solidaridad los sastres, los marmolistas y los licoristas⁴⁶⁶.

Por la mañana, la asamblea de obreros federados resolvió que las gestiones por la huelga deben ser dirigidas por el Consejo de Relaciones y el Comité Mixto de Huelga. Los obreros habían tenido una entrevista en la casa de gobierno con el Ministro de Hacienda Salaberry, con el Ministro de Obras Públicas y con el Jefe de Policía, Elpidio González, donde el gobierno manifestó que oficializaría los servicios. Los obreros trataron el tema en la asamblea y decide que primero debe discutirlo la *Sociedad de Resistencia de Conductores de Carro*, que tiene sede en Montes de Oca 970, por haber iniciado allí el conflicto y se convoca a asamblea para el martes 17 a las 8 horas. Unos 125 obreros de la ANT estaban trabajando en La Plata.

Al día siguiente, *La Fronda*, por ejemplo, ante los rumores de solución realiza una crítica irónica a Irigoyen, para generar sospecha ante su historial de favorecer a los obreros en los arbitrajes: "Dícese que la resolución será favorable, lo que no nos extrañaría, ya que el gobierno se propone hacerles el gusto {a los obreros}."⁴⁶⁷ El martes 17 de mayo⁴⁶⁸, los obreros resuelven aceptar, en principio, la oficialización que propone el gobierno. Por la tarde le comunican al ministro de hacienda y al jefe de policía que la oficialización de los servicios de estiba y acarreo en el puerto, con las siguientes condiciones: "En lugar de establecer la oficialización en la zona del puerto, deberá abarcar toda la zona fiscal portuaria: quedarán así, incluidos los depósitos de las Catalinas, etc. (...) En cuanto al término "carros", pedían los obreros, fuera reemplazado por la palabra "vehículos", modificación que haría extensiva la

⁴⁶⁵ "El trabajo libre en los Puertos del Litoral.", en LF, lunes 16 de mayo de 1921, p.9.

⁴⁶⁶ "Persistencia del conflicto portuario.", en LA, lunes 16 de mayo de 1921, p. 5, col. 1 y 2.

⁴⁶⁷ "El conflicto portuario. Rumores de una solución.", en LF, martes 17 de mayo de 1921.

⁴⁶⁸ "Para hoy se espera la solución del conflicto portuario.", en LA, miércoles 18 de mayo de 1921, p. 5.

oficialización a los camiones autom3viles.⁴⁶⁹ El acuerdo no se termina de firmar porque no queda claro qu3 pasaba con el personal adventicio ya contratado, si deb3a desped3rsele o no. As3, lo indic3 la ANT.⁴⁷⁰

A las 13 horas del mi3rcoles 18 de mayo, se re3nen con el Ministro de Hacienda, Domingo Salaberry, dos delegados del Comit3 Mixto de Huelga, dos de los conductores de carros y varios miembros del Consejo de Relaciones de Obreros del Puerto de Capital Federal, y el jefe de la polic3a Elpidio Gonz3lez. El debate giraba entonces en torno a *dos condiciones*: hab3a que aceptar la oficializaci3n de las operaciones de carga y descarga, o hab3a que proponer la readmisi3n del personal federado que fuera despedido un a3o atr3s, afiliado a la Sociedad de Resistencia de Conductores de Carros. Para esta 3ltima medida las empresas requieren que los obreros no federados que hab3a sido contratados antes del que el conflicto estallara, contin3en en sus cargo y sean aceptados por la federaci3n.

Los obreros manifestaron que quer3an llegar a un acuerdo directo con las empresas mediante la readmisi3n del personal federado que prestaba servicios en la ciudad de Buenos Aires y la separaci3n del personal adventicio que lo hab3a reemplazado. Pero, la Sociedad de Patronos de Carros, adherida a la ANT, se niega a aceptar estas condiciones porque considera que el personal no federado tiene derechos que no puede vulnerarse. Ante esta situaci3n irreconciliable, la 3nica salida parec3a ser la oficializaci3n⁴⁷¹, pero, la negociaci3n se estanc3 y no se ve3a soluci3n a la vista⁴⁷². El n3mero de obreros no federados en La Plata hab3a aumentado a 520 hombres y fue habilitado el puerto de San Nicol3s, para descara y cargar mercader3as.

El viernes 20 de mayo⁴⁷³, al mediod3a, la FOM paraliz3 as escasas operaciones que se realizaban fuera del puerto, las pocas lanchas y remolcadores que se encontraban en actividad. A pesar que la huelga portuaria afectaba s3lo a los estibadores y no al personal embarcado, la paralizaci3n de hecho ya era total. Se reunieron nuevamente en asamblea los estibadores, y tambi3n los molineros, quienes han desconocido a la Sociedad Aut3noma de Conductores de Carros, pero no se producen mayores

⁴⁶⁹ *Idem*.

⁴⁷⁰ "Para hoy se espera la soluci3n del conflicto portuario.", en *LA*, mi3rcoles 18 de mayo de 1921, p. 5.

⁴⁷¹ "Nuevo comp3s de espera en la huelga portuaria.", en *LA*, jueves 19 de mayo de 1921. Tamb3en se reunieron con el ministro, los carreros aut3nomos y los metal3rgicos que se plegaron a la huelga en solidaridad con los portuarios.

⁴⁷² "Permanece en pie el grave conflicto portuario.", en *L. A.*, viernes 20 de mayo de 1921.

⁴⁷³ "Doce d3as de puerto clausurado.", en *El Diario*, s3bado 21 de mayo de 1921, p. 3.

novedades⁴⁷⁴. El sábado 21, los obreros federados se reunieron de nuevo en la casa de gobierno y, a lo largo de una hora, se acordó volver el lunes a trabajar, realizándose las operaciones solo con obreros federados, como antes de iniciarse el conflicto. También se acordó, según los trabajadores, que el domingo por la tarde sería emitido el decreto que impondría la apertura de un registro de inscripción de obreros. Sin embargo, el ministro de hacienda informó que eso no era seguro.⁴⁷⁵ A pesar de esto, el sábado por la noche se difunde el contenido del decreto: "La Aduana de la Capital procede a normalizar los trabajos portuarios desde el día lunes 23 del corriente, a las 7, permitiendo el libre acceso al puerto de todos los trabajadores que reúnan las condiciones necesarias para la ejecución de esos servicios."⁴⁷⁶

Este texto era un ataque directo a los obreros federados, pues garantizaba el trabajo libre que venía reclamando la burguesía a través de la ANT. El lunes, las operaciones fueron casi nulas en el puerto. Las fuerzas armadas destinadas al puerto siguen allí. El mismo lunes, por la tarde, el presidente de la ANT, Anchorena expuso que

"Aludiendo a la resolución dictada por el ministro de Hacienda, dando por resuelto el conflicto (...) no se trataba de un decreto, puesto que no llevaba la firma del presidente de la República y, refiriéndose al tenor de la resolución ministerial, dijo que ella no podía inspirar un buen ejemplo. (...) Desea el mejoramiento de la situación económica del obrero, pero que, con respecto a lo que viene sucediendo en el puerto de la capital, no se trata de mejorar tales condiciones, sino que allí domina un soviet, compuesto de agitadores profesionales, que para nada consultan la voluntad ni el bien de los trabajadores."⁴⁷⁷

En nombre de la ANT, Dell'Oro Maini, se había entrevistado con el ministro de hacienda, confirmando que se garantizaría la libertad de trabajo en el puerto:

"hallándose los ministros en acuerdo con el presidente de la República, el doctor Salaberry había salido

⁴⁷⁴ "Conflicto portuario.", en LA, sábado 21 de mayo de 1921.

⁴⁷⁵ "Ayer se anunció el arreglo de la huelga portuaria.", en LA, 22 de mayo 1921.

⁴⁷⁶ "Texto del decreto del PE.", en LA, domingo 22 de mayo. El Centro de Navegación Transatlántico, que reunía a los capitales extranjeros, emitió un comunicado al gobierno hacia el día 18 de mayo de 1921, pidiendo la libertad de trabajo en el puerto (Rock: *El radicalismo...* op.cit., p. 215). Esa nota fue devuelta por el Ministro de Hacienda el día 21 de mayo.

⁴⁷⁷ "El Ministro de Hacienda afirma que el P. E. garantizará la libertad del trabajo", en LA, martes 24 de mayo de 1921. David Rock dice sobre el decreto que el "23 de mayo se emitió un decreto —que técnicamente carecía de validez, porque no llevaba la firma de Yrigoyen— anunciando la reapertura del puerto; también se sostuvo que las autoridades aduaneras aceptarían tanto trabajadores agremiados como libres. Al día siguiente se produjeron serios enfrentamientos entre distintos grupos de estibadores (anarquistas, sindicalistas y los reclutados por la Asociación del Trabajo), cada uno de los cuales quería imponer su primacía", Rock: *El radicalismo...* op.cit., p. 215.

de la presidencia para atender a la delegación; que en nombre de ésta explicó sus misión al ministro señor Scott y que el ministro, después de la aclaración que se le pedía, contestó concretamente que el PE, en cuyo nombre hablaba, garantizaría en el puerto de la capital, la más absoluta libertad de trabajo, tanto para los obreros federados como para los llamados libres, teniendo la Aduana instrucciones al respecto.⁴⁷⁸

El gobierno había decidido liberalizar el puerto. Efectuó lo que la burguesía necesitaba. Por primera vez, desde el triunfo en 1916, el gobierno toma una medida que ataca a los obreros federados del puerto de Buenos Aires. La noticia desencadenó el enfrentamiento de los obreros en el puerto, como se preveía. Así el martes:

“después de un recio tiroteo entre federados y obreros libres, la policía recogió dos muertos, víctimas de la violencia de los bandos en lucha (...) Fue en estos momentos cuando se comprobó que en el interior del coche, se encontraba herido el árabe José Elías, al parecer de mucha gravedad, pues en cuanto se le prestaron los primeros auxilios, dejó de existir. En el suelo y en medio de un charco de sangre se encontraba el cuerpo de otro hombre, que se llamaba Marcos Tello y que pertenecía al personal que envió la Asociación del Trabajo. En estas circunstancias llegó un sargento de la comisaría 22^a, acompañado de un agente, quienes se impusieron con sus revólveres, a fin de desarmar a varios de los obreros que tenían armas en las manos. Los que participaron en el suceso, se desbandaron, y sólo la policía, que concurrió instantes después, en mayor número, pudo detener a parte de los que allí se encontraban, pertenecientes a las asociaciones federadas y a las no federadas.”⁴⁷⁹

Aproximadamente a las 16 horas, en la avenida Este y el dique 1, en un enfrentamiento a los tiros, entre federados y libres, muere Marcos Tello, obrero federado, y José Elías, obrero no federado⁴⁸⁰. Unos días más tardes, se encontrará a un presunto asesinato del primero. Lo importante es marcar el clima violento que se estaba imponiendo. El doctor Enrique Duffey dirige la investigación en la que los hermanos Francisco, José, Jesús y Diego Troyón, son el blanco sospechoso de asesinar al federado Marcos Tello, el día 24 de mayo: “Se sabe que Francisco, después de haber herido a Tello y encontrarse éste en el suelo, con la culata del revólver le aplicó varios golpes en la cabeza con el fin de ultimarle. El homicida procedió de esta manera, según se ha comprobado, porque presumía que la víctima, que era federada, había concurrido al

⁴⁷⁸ “La respuesta Oficial.”, en LA, martes 24 de mayo de 1921, p. 5; “El conflicto del puerto no ha sido solucionado aún”, en LF, martes 24 de mayo de 1921, p.3.

⁴⁷⁹ “Nueva y gravísima fase del conflicto portuario.”, en LA, miércoles 25 de mayo de 1921.

⁴⁸⁰ “Sangre en el puerto.”, en ED, jueves 26 de mayo de 1921.

lugar del hecho para trabajar como obrero libre."⁴⁸¹

El gobierno declara que adoptaría medidas "severísimas" para evitar la repetición de tales hechos⁴⁸² y aumenta la vigilancia⁴⁸³. Los obreros de del gremio de Chauffeurs se declaró en paro el día 25 de mayo, por los dos muertos en el puerto el día 24. El miércoles por la noche, un grupo que se cree de la Liga Patriótica, asalta el local de la Unión de Chauffeurs⁴⁸⁴ y hiere de muerte a dos obreros⁴⁸⁵. Los dueños del los vehículos piden garantías para usar ellos mismo los vehículos ante la ausencia de choferes⁴⁸⁶. Las tareas parecen ir normalizándose con los días, pero la tensión se mantiene

"a bordo del vapor inglés Chiller, que se encuentra amarrado en la cabecera Sur del dique 1, y en el cual desde primera hora se encontraban trabajando 78 estibadores pertenecientes a la Federación. La Asociación del Trabajo envió algunos carros con carreros no federados para que condujeran las mercancías que se sacaban de ese buque, pero los federados se negaron a hacer las operaciones con esos conductores de vehículos. Esto provocó de inmediato que la Asociación enviara en un camión 100 obreros libres, para que reemplazaran a aquellos en los trabajos del mencionado barco. El administrador de la Aduana, señor Anzó Quintana, recibió una comunicación en ese sentido y entonces se dispuso que las tropas que custodian a aquella parte del puerto, tratasen de impedir desórdenes."⁴⁸⁷

Los obreros portuarios estaban viviendo la derrota y la FOM, se mantenía al margen. "Los federados en seguida y sin hacer protestas de ninguna naturaleza, abandonaron el barco y se retiraron del puerto. Los obreros libres subieron de inmediato al *Chilier* y reanudaron las operaciones sin inconvenientes de ninguna naturaleza, y sin la menor oposición por parte de los estibadores federados que trabajan en los otros barcos."⁴⁸⁸

En relación a las fuerzas armadas, la prefectura dio 250 hombres, 120 la policía y 100 el depósito de marinería. Las fuerzas se hayan bajo dirección del Administrador de Aduanas, por resolución del Poder Ejecutivo Nacional. El *registro abierto para trabajadores libres* requiere: documento de identidad, certificado de idoneidad y

⁴⁸¹ "Detención del autor de la muerte del obrero Marcos Tello.", en LA martes 1º de junio de 1921, p.5.

⁴⁸² "En la casa de gobierno.", en LA, miércoles 25 de mayo de 1921, p. 5, col. 5.

⁴⁸³ "Última hora.", en LA, miércoles 25 de mayo de 1921, p. 5, col. 5.

⁴⁸⁴ Troncoso: *Los fundadores...*, op.cit., Tomo 2, p. 183.

⁴⁸⁵ Marotta: *El movimiento...* Tomo III, p. 38.

⁴⁸⁶ "La huelga de Chauffeurs", en LA miércoles 25 de mayo de 1921. Rock: *El radicalismo...* op.cit., pp. 215-216; "Sigue la huelga antipatriótica. El sindicato de chauffeurs comunista parece disgregarse por la acción de los elementos concientes del gremio", LA, sábado 28 de mayo de 1921; "El conflicto portuario y el paro de los chauffeurs", en LF, viernes 27 de mayo de 1921.

⁴⁸⁷ "Obreros libres reemplazaron a los federados...", en LA, sábado 28 de mayo de 1921, p. 5.

⁴⁸⁸ Ídem.

competencia, y el nombre de alguien que sirva de referencia sobre conducta y capacidad. El viernes 27 empiezan los allanamientos. Por la noche la policía allana un comité en la calle Necochea 717, sin embargo, no se encontró allí ningún sujeto, folleto ni documento. En las inmediaciones del local, la policía detuvo unas veinte personas que no podían explicar porque estaban ahí. Los sindicalistas y los anarquistas, acompañados por el jefe de policía e investigaciones, Laguarda, concurren al departamento central de policía para gestionar la entrega de los locales tomados, la libertad de los detenidos y libertad de reunión y propaganda.⁴⁸⁹

Cada vez concurrían más carreros no federados, es decir, no pertenecientes a la Sociedad de Resistencia de Conductores de Vehículos. Por ellos, los estibadores federados terminaban marchándose y siendo reemplazados por crumiros de la ANT. Esta situación se manifestaba también en los elevadores de granos:

“De acuerdo con una disposición de la Asociación del Trabajo, fueron destacados varios carros de obreros libres para que realizaran trabajos en esa parte. Delegados de la asociación pusieron en conocimiento de los obreros federados que trabajan en los molinos esa resolución manifestándoles que si no estaban dispuestos a cargar esos carros, se enviaría personal libre que se encontraba listo. Después de deliberar algunos momentos, los obreros antes referidos, respondieron en casi totalidad, que cargarían los carros que fueran enviados por la Asociación del Trabajo. Estos llegaron momentos más tarde, y las operaciones se iniciaron sin ninguna dificultad.”⁴⁹⁰

Este es un fenómeno que se repite. No todos los obreros federados atacaban la orden de no trabajar con obreros no federados. Esto está marcando un desgaste en la relación entre obreros de base y su dirección sindical. Como se puede observar, la FOM, el sindicato más importante de esta estructura productiva, el más disciplinado y respetado, no se ha plegado en los hechos. No dirigió el proceso de los estibadores. Simplemente se destinó a observar a la expectativa.

¿Por que la FOM no actuó inmediatamente convocando a huelga cuando la ANT a penas amagó con introducir crumiros? ¿Por qué sólo se quedó a la expectativa? La respuesta es que había salido muy desgastada de la huelga de los trece meses. Estaba esperando reconstruirse de ese desgaste cuando la ANT la sorprende. Y, la FOM no tiene la misma fuerza para convocar a otra huelga en el puerto a dos meses de haber terminado su lucha más complicada. La victoria de marzo había sido muy cara en el

⁴⁸⁹ “Se cree solucionado el grave conflicto portuario.”, en LA sábado 28 de mayo de 1921.

⁴⁹⁰ “En los elevadores de granos”, en LA, domingo 29 de mayo de 1921, p. 5.

interior de la FOM. Los obreros del puerto necesitaban de la acción y dirección del la FOM para ganar el conflicto, porque era la única que podía articular todo el litoral. Además era la única que contaba con la legitimidad para dirigir la lucha. Para ello tendría que haber convocado a una huelga general, lo cual, no había estado en el horizonte cercano de su dirección. Sólo la convocará cuando no le quede más remedio, pero, para entonces, no tiene fuerza y su enemigo está mejor armado.

La FOM estaba más preocupada por los problemas de disciplina interna, lo que manifiesta en la constante publicación de notas llamando a ser disciplinados para poder encarar la lucha⁴⁹¹. En una asamblea del 27 de abril, donde se explicita que tiene problemas internos:

“Todo el mundo sabe que la prensa capitalista dirigió y dirige sus mayores ataques a la FOM, porque ve en ella al organismo obrero más sólido, y como es inútil pegar en los pies, los golpes traicioneros han sido dirigidos a la cabeza, esto es al Consejo Federal y al secretario. Pero, lo más curioso del caso es que algunos compañeros –tal vez sinceros pero evidentemente extraviados-, creyendo beneficiar a teorías y métodos completamente distintos y desterrados tiempo hace de nuestro seno, se hicieron eco de esa campaña y la alimentaron (...) por esto, aunque a veces resulte duro, será preciso imponer la necesaria disciplina a quien no comprenda que ella es indispensable.”⁴⁹²

Mientras tanto habían sido indultados Antonio Poldrugavach, Pablo Spínola, y Francisco Velázquez, que desde mayo y septiembre de 1920, respectivamente, estaban presos⁴⁹³. En paralelo, la dirección de la FOM advierte el peligro de los obreros no federados para sus intereses. Sigue presente la acción de Colmeyro, quien dirigía la introducción de obreros libres en el puerto de Buenos Aires y terminara muerto. Pero, poco hace la FOM con sólo advertirlo: “Pero la experiencia hecha parece que no es óbice para que el patriota Carlés intente ahora suplantar al desgraciado personaje citado, alentado por el apoyo policial y por el resultado que le diera en el puerto de Rosario la instauración del amarillismo.”⁴⁹⁴

Mientras tanto siguen en huelga los choferes⁴⁹⁵ y se suma la Federación de Gentes de Teatro. Los días 28 y 29, los consejos de ambas FORA continúan reclamando

⁴⁹¹ LUM de abril y mayo de 1921.

⁴⁹² “Volviendo por sus fueros. El desagravio”, en LUM, mayo 1921.

⁴⁹³ “Nuestros héroes”, en LUM, mayo 1921.

⁴⁹⁴ “El trabajo libre”, en LUM mayo 1921.

⁴⁹⁵ LA, lunes 30 de mayo de 1921, p. 5.

la libertad de los detenidos y el cede de la persecución⁴⁹⁶. Los dueños de los automóviles reclaman y anuncian la libertad de trabajo, aparados por la Liga Patriótica. Para el día lunes 30 de mayo, la situación es insostenible para los federados. La situación de los chauffeurs desencadena todo. A lo largo de todo el fin de semana se habían producido allanamientos. El domingo la policía había dado a conocer la siguiente resolución, firmada por el juez Enrique Racedo:

"Hágase saber al señor jefe de policía que por circular reservada se comunique a los comisarios seccionales impidan por todos los medios a su alcance la fijación de carteles en la vía pública que tengan relación con los hechos que se investigan y que se encuentran comprendidos dentro de los términos de la ley 7.029, debiendo proceder al secuestro de los mismos y detención de las personas encargadas de hacerlo. Asimismo deberán garantizar la entrada y salida de los vehículos a los respectivos garages, debiendo proceder a la detención de las personas que se opongan a ello, ya sean titulados delegados o patronos de los mismos. (...) Hay que matar en germen el anhelo de la Asociación del Trabajo, que pretende llevar a cabo el rebaño del redil del ínclito Carlés; hay que abrir paso de una vez y para siempre a los sindicatos auténticos: hay que afianzar los organismos obreros solidificando sus cimientos y haciendo que los ataques de nuestros enemigos hagan el mismo efecto que el rasguño de un gato a un casco de acero."⁴⁹⁷

Pero, la FOM no pasó de las palabras. Nada hizo frente a la acción de la ANT y la incorporación de obreros libres en la estiba. Quizás, a los problemas internos haya que sumar como elemento explicativo la confianza que podía llegar a tener en el gobierno. Durante varios años habían recibido el beneplácito de Irigoyen, su neutralidad y arbitraje. Quizás, el exceso de confianza en él, los haya retrasado en tomar la iniciativa frente al atropello de la ANT. Aunque no hay por momento una prueba taxativa que pueda demostrar fehacientemente tal punto, es una inferencia que podemos hacer en base a la acción de la FOM, sus antecedentes y el resultado. La Liga Patriótica y la ANT ofrecieron choferes a aquellos garages que tuvieran obreros en huelga. Y, partir de la resolución había luz verde para empezar a reprimir.

David Rock dice que se "emitió una orden judicial para que la policía capturase a los agitadores, lo cual se puso en práctica en breve plazo. Cuando los taxistas se declararon en huelga, el intendente municipal, Cantilo, privó del registro de conductor a todos aquellos que, según la Liga, eran dirigentes del gremio."⁴⁹⁸ David Rock describe

⁴⁹⁶ Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 39.

⁴⁹⁷ "Circular de la policía.", en LA, lunes 30 de mayo de 1921, p.5.

⁴⁹⁸ Rock: *El radicalismo...* op.cit., p. 217.

documentadamente los hechos y por ello es de los mejores trabajos historiográficos. Pero, su interpretación es distinta a la nuestra. Para el historiador inglés el gobierno y el estado estaban presos del accionar de la liga patriótica y de la ANT, por un lado, y de los sindicalistas, por otro lado. Ante las presiones, tuvo que terminar reprimiendo a los sindicalistas, quienes habían sido los únicos que no habían vivido tal situación. Ve el fenómeno, pero lo explica por el fenómeno mismo. No va a la esencia del problema, que son los límites del capitalismo argentino. En un capitalismo que aún tiene mucho para dar, la clase obrera está desarrollando una estrategia que busca reformas y la burguesía no está dispuesta a darlas. Desde nuestra perspectiva, el gobierno y el estado son burgueses, y no entes externos a las clases en pugna. El gobierno defiende los intereses del capital y por eso termina reprimiendo. La presión que la Liga o la ANT parecen inflingirle al gobierno es la forma fenomenológica en que se presenta el hecho de que el gobierno porta la necesidad de hacerlo porque expresa los intereses de la burguesía. Estas organizaciones particulares pueden presionar al gobierno porque el gobierno ya en si mismo expresa esos intereses. Rock se queda en el fenómeno que debiera explicar. De la misma manera que el aire puede presionar las caras de un dado para que caiga sobre una de sus caras en particular. Pero, sólo puede hacerlo en tanto el dado ya porta en si la necesidad de caer sobre una de sus caras. La ANT puede presionar al gobierno para que reprima a unas fracciones determinadas del movimiento obrero porque al estar dirigiendo el Estado capitalista, respetando la propiedad privada capitalista, el radicalismo porta la necesidad de expresar los intereses históricos de la burguesía.

A eso de las 20 horas, se incendió voluntariamente el galpón F de la Aduana en la Capital Federal, de unos 60 metros por unos 300 metros, situado sobre la continuación de la calle Brasil. El domingo los obreros de los diques y dársenas decretaron el paro general de todos los trabajadores del puerto. A últimas horas de la noche del domingo 29, se produjo un allanamiento en una casa en la que fueron detenidos más de treinta militantes obreros y secuestrados una gran cantidad de folletos y algunas armas⁴⁹⁹. En este suceso fueron detenidos los dirigentes de las FORA IX, entre otros militantes.

⁴⁹⁹ "Última hora.", en LA, lunes 30 de diciembre de 1921, p. 5.

Algunos actos violentos de la burguesía fuera de Buenos Aires

En paralelo a todos estos hechos que hemos expuestos, mayormente en la Capital Federal, se puede observar que la lucha de clases no era propia de ésta. Estaba extendida por todo el litoral. Después de haber ganado la huelga larga, la FOM quedó muy debilitada. La FORA IX estaba teniendo problemas internos también, incapaz de dotarse de una dirección homogénea y estable. Sin embargo, como hemos visto un poco al pasar, la Liga Patriótica y la ANT siguieron actuando. A lo largo de los ochenta días aproximadamente que van entre el arreglo de la FOM y la huelga general que se declarará el 2-3 de junio de 1921, las fuerzas burguesas siguieron actuando contra las organizaciones obreras, generando enfrentamientos con detenidos y muertos y acumulando fuerza al organizar obreros no federados, lo largo y lo ancho de todo el litoral. Ni la FOM ni la FORA supieron enfrentar este fenómeno. Me gustaría retratar estos sucesos, antes de pasar a exponer lo que pasó en los primeros días de junio.

La ANT y la Liga Patriótica atacaron a las organizaciones obreras a lo largo de todos los ríos y puertos del litoral. Esto puede parecer menor, pero no lo es. No hay historiografía al respecto. Pareciera ser que después de la Semana Trágica, la acción represiva de éstas se hubiera detenido. Aquí hemos visto que no. Se suceden enfrentamiento en el chaco austral, en el chaco santafesino, en los yerbales misioneros, en las costas patagónicas.⁵⁰⁰ En Santa Cruz⁵⁰¹, los obreros de la zafra lanera declaran huelga y "desfilan por Río Gallegos con la bandera roja al frente"; en otras partes del sur⁵⁰²; en Córdoba se producen tiroteos con la policía y fugas desde las cárceles en el medio; en Reconquista y Sana Ana de Santa Fe, los enfrentamientos directos no cesan.⁵⁰³ Las fuerzas paramilitares fueron comiéndose cuadros obreros militantes en toda la Pampa Húmeda. Todo el litoral donde la FOM se extendía estaba siendo atacado por la burguesía.⁵⁰⁴

⁵⁰⁰ Marotta: *El movimiento...* op.cit., p. 38.

⁵⁰¹ "En el extremo de la República. Una lucha obrera heroica y vigorosa. Magnífica victoria de los trabajadores en el territorio de santa Cruz", en LUM abril 1921.

⁵⁰² "Importantes triunfos de la organización sindical en Puerto Madryn y Río Gallegos.", en LUM mayo de 1921.

⁵⁰³ Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., p. 87.

⁵⁰⁴ "Malas Prácticas. Situación de las secciones del litoral. necesidad de una pronta y saludable reacción", en LUM de mayo de 1921.

Uno de los sucesos más sangriento es quizás el de Gualeguaychú.⁵⁰⁵ El 1° de mayo, una brigada de la Liga Patriótica y de la policía, abren fuego contra una muchedumbre de obreros que conmemoraban el día del trabajador. Se producen 4 muertos y 21 heridos. Es detenido el delegado sindicalista de la FORA IX, Félix Godoy. En la versión de la Liga se trató de un accidente y la FORA habría tenido la culpa por alentar los ánimos:

“con motivo de comunicaciones de Gualeguaychú, recibidas en la Liga Patriótica, referentes a los sucesos sangrientos, producidos por el choque de las manifestaciones de obreros y vecinos de aquella brigada, el presidente de la Liga Patriótica, dirigió a don Sixto Vela, presidente de dicha brigada, el siguiente telegrama, que entre otras cosas dice: Perdura la impresión brillante de la manifestación del pueblo de Gualeguaychú, que agregó al 1° de mayo, de la libertad política, el 1° de mayo de 1921 de la libertad del trabajador, para señalar lo que puede un pueblo movido por la conciencia de sus derechos y guiado por el concepto preciso de la civilización. No nos extrañó el suceso sangriento, preparado desde aquí, por el sindicalismo revolucionario, que envió un agitador especial a Gualeguaychú, para producirlo, como debe constatarlo a la policía de esta capital.”⁵⁰⁶

El periódico *La Argentina* termina afirmando que “por sus gravedad tuvieron la virtud de despertar un movimiento de opinión, pocas veces visto, en hechos de tal naturaleza, parecen complicarse con las medidas adoptadas por la Federación Obrera Regional Argentina, que si bien habla de su preocupación por los intereses de sus asociados, acusa en cambio, un estado de ánimo inquietante, para la solución del conflicto, en el que desgraciadamente ha habido que lamentar la pérdida de vidas útiles.”⁵⁰⁷

La FOM seguía siendo la organización clave en todo el litoral. Su praxis, es decir, la acción de cada uno de sus militantes a lo largo de los ríos y los puertos realizando propaganda y agitación, generaban lazos de solidaridad real con los obreros de estas regiones:

“Sabido es que desde la histórica huelga de 1916 la FO Marítima, fuerte por aquel triunfo inolvidable, se hizo a diario más grande, no ya por el número de sus siempre crecientes cotizantes, sino también por su grande espíritu solidario, puesto de manifiesto en cuatro años sucesivos de luchas en defensa de otros

⁵⁰⁵ “La tragedia de Gualeguaychú.”, en LOO mayo 7 de 1921; “Los sucesos de Gualeguaychú”, en LOO mayo 14 mayo 1921.

⁵⁰⁶ “El suceso sangriento en Gualeguaychú”, en LA martes 3 de mayo de 1921, p. 5.

⁵⁰⁷ “Sucesos de Gualeguaychú. La FORA se dirige telegráficamente a los centros adheridos. Delicada situación. El socorro a las familias de las víctimas en los últimos sucesos.”, en LA jueves 5 de mayo 1921.

sindicatos amenazados por el capitalismo, o de derechos inalienables conquistados por el proletariado y que en mala hora la burguesía tendió a limitar. (...) A pesar de ser una organización federada, llevó su apoyo a todas las fracciones obreras, fueran éstas federadas, autónomas o quintistas (...) Así en el proceso de su grandioso crecimiento, la más fuerte organización del país al tiempo que cuidaba los intereses de sus afiliados, levantaba la ideal bandera de la solidaridad de clase y enseñaba a las huestes del proletariado el camino de la unidad y de la acción. Y al conjunto de sus fuerzas y triunfos inauditos, el alma de los esclavos del litoral y de las costas patagónicas, se despertó y hoy en cada suerte en Gallegos, o La Paz, o Barranqueras, frente a las viejas sumisiones y a la esclavitud sin límites, se levanta con la gallardía de todo lo que es nuevo, renovador y grande, la escuela de libertad y del derecho obrero que es el sindicato. La FOM no sólo batió al capitalismo naviero, sino que hizo sentir también su empuje formidable y arrollador hasta en las selvas misioneras, último reducto donde se ve acorralado el feudalismo miserable, asesino y explotador. Todas las grandes acciones obreras de estos tiempos han obtenido su valiosísimo concurso y hasta le sobró tiempo para pensar en la instrucción popular, donando para ello buena cantidad de ciento de pesos. ⁵⁰⁸

Hacia abril de 1921, desocupación en La Forestal, en Villa Guillermina, había generado más de mil obreros despedidos.⁵⁰⁹ Se suceden conflictos: en los astilleros⁵¹⁰ y huelgas en los obreros de las bodegas.⁵¹¹

A lo largo de 1920 y 1920, brigadas y pelotones de la Liga Patriótica recorren la pampa húmeda reprimiendo estibadores y braceros que entran en huelgas y colocando sindicatos amarillos. En 1921, el *amarillismo* se expande en las huelga de San Nicolás, Ramallo, Pergamino y Arrecifes; Ramallo, Capitán Sarmiento y Santa Lucía. La policía, la Liga y los crumiros forman un tridente de ofensiva de la burguesía. Por ejemplo, en Chacabuco y Junín brigadas de la liga recorren los establecimientos rurales para garantizar las tareas.⁵¹² Los sindicatos creados por la patronal, se expanden durante 1921. A fines de 1921, delegados sindicalistas recorren Balcarce, San Pedro, Rojas, Pergamino y todo el sur de Buenos Aires, y descubren una desorganización creciente.⁵¹³

Lo que estos pocos hechos que he enunciado reflejan es la constante y sistemática acción violenta de la Liga Patriótica, la ANT y la policía contra el movimiento obrero organizado a lo largo de todos los ríos, puerto y hinterlands. Lo que se pone de manifiesto es una acción que socavaba por lo bajo a la FOM y a la FORA

⁵⁰⁸ "La huelga marítima. El triunfo de la FOM.", en LOO 26 de marzo de 1921.

⁵⁰⁹ "Obreros sin ocupación." en LA viernes 1° de abril de 1921.

⁵¹⁰ "Conflicto en los astilleros.", en LA sábado 9 de abril de 1921.

⁵¹¹ "Huelga en las bodegas.", en LA, miércoles 6 de abril de 1921.

⁵¹² LOO 15 de enero 1921, p. 4; LOO 23 de marzo de 1921, p. 4; LOO 19 de febrero de 1921, p. 4; LOO 26 de marzo de 1921, p. 1; LOO 16 de marzo de 1921, p. 2. Estos hechos son citados y analizados junto a las huelgas de braceros de 1918-1922 en Sartelli: "De estrella...", op.cit.

⁵¹³ LOO 19 de marzo de 1921; Chacabuco 6 de abril de 1921. Ver Sartelli: "De estrella...", op.cit.

IX. Una praxis de la burguesía que va destruyendo instituciones obreras y cuadros militantes. Es decir, una política de la burguesía que va destruyendo las relaciones sociales que dan unidad y fuerza ala clase obrera organizada. Si bien la FOM era el gremio que representaba formalmente a los obreros de tripulación de los barcos, habíamos dicho que en los hechos era mucho más. La propia dinámica de su trabajo los ponía ante la situación de tener que viajar a lo largo de todo el país. En cada puerto podía hacer agitación, propaganda y organizar obreros. En términos reales, tenía una influencia directa e indirecta que excedía el hecho de ser sólo representante de los marítimos. En los hechos fue capaz de tejer una sólida estructura de relaciones de solidaridad real con un vasto proletariado a lo largo del litoral argentino y más allá también. Después de la huelga de los 13 meses, la FOM internamente sale dañada y agotada. Tiene muchas discusiones internas y ha perdido fuerzas, a tal punto que no fue capaz de intervenir declarando la huelga portuaria en la primera intromisión de crumiros en los estibadores y carreros de Buenos Aires. Debilitada y dividida, la FOM detuvo su marcha, confiando en que el gobierno se mantendría neutral y que los obreros federados podrían ganar la lucha por erradicar a los no federados del puerto de Buenos Aires. Mientras todo esto sucedía, y la FOM intentaba solucionar sus problemas y recomponer fuerzas, la acción de la ANT y de la Liga Patriótica, no se detuvo, y atacó no solo en Buenos Aires, sino en todo el país.

Desde enero a junio del 21, las fuerzas burguesas de van comiendo las organizaciones del litoral argentino, pueblo por pueblo, puerto por puerto. Ni la FOM, ni la FORA IX, ensayan respuesta real alguna ante este hecho. Elevaban notas periodísticas y reconocen la heroicidad de los obreros de base de esos lugares que se enfrentan y sufren la acción. Pero, no toman ninguna acción concreta, hasta junio de 1921, cuando las acciones ya estaban consumadas y el Estado de había decidido a actuar contra los sindicalistas. En primer lugar, decretando la liberalización del trabajo en el puerto y la militarización del mismo. En segundo lugar, encarcelando y exponiendo a pésimas condiciones a la dirigencia sindicales. Cuando los pocos dirigentes se percatan de todo esto y deciden llamar a huelga general, los no federados habían copado los puertos con auxilio de las fuerzas armadas estatales y de las fuerzas armadas civiles de la burguesía. Con gran parte de los dirigentes presos. Las organizaciones y cuadros del interior sin fuerza material ni moral para enfrentar tal acción. Y, el principal gremio, la FOM, estaba totalmente inmovilizado. Ante esta situación, la huelga general de junio de 1921 fracasó rotundamente. En paralelo, y por las mismas causas, la FOM misma pierde

lo que había ganado con el fracaso de junio de 1921

v.b. El avance de la burguesía marítima y los problemas internos de los obreros organizados del puerto

La FOM se manifestó impotente ante el avance de la burguesía sobre su hábitat natural: el puerto. Los estibadores se peleaban con los carreros. Éstos estaban divididos en dos gremios que disputaban espacio político entre sí. La FOM intentaba recomponer fuerza al interior. Buscaba recomponer la alianza con los oficiales y hacer frente a los conflictos entre federados y las distintas secciones. Ansiaba recuperarse económicamente de la huelga de los trece meses. Las discusiones entre anarquistas y sindicalistas prosiguen, y en el medio aparecen los comunistas. Hay desocupación, crisis económica y desabastecimiento de combustible (carbón). La burguesía aprovechaba la confusión para introducir crumiros por todas partes. El gobierno oscila entre la duda y la militarización del puerto, cada vez más inclinado a ésta. La dirección obrera marítima ha perdido el respaldo, amaga con renunciar y, en los hechos, deja sin conducción al gremio mientras estos hechos se suceden. No está de acuerdo en convocar a huelga general porque duda de su fuerza para afrontarla, y quizás porque aún tiene cierta esperanza en Irigoyen. Paradojal situación, el clima está enrarecido y la FOM jamás nombra al presidente de la nación en sus escritos, ni aún cuando es innegable que ha dado la orden de reprimir a todo el movimiento obrero, aún a los portuarios.

En medio de estos sucesos, la FOM celebra asambleas generales para decidir qué hacer. Son especialmente extensos y ricos en argumentos *los informes de FJ García*. Así tiene lugar la *asamblea de 5 de abril de 1921*. Allí, informa que:

“Después de dar cuenta de las razones que indujeron al Consejo para convocar al gremio, hizo notar que de un tiempo a esta parte era tal el abuso que determinados sindicalistas hacían de la solidaridad que la FOM estaba poco menos que subordinando a los mismos por cuanto sólo daban cuenta de sus conflictos cuando éstos se habían producido y era indispensable e imprescindible la cooperación marítima por lo que el Consejo conceptuaba de importancia capital reglamentar su uso, cosa que no pudo hacerse durante el conflicto con la empresa Mihanovich, lo que creaba una situación difícil por no poderse tripular los barcos de esa empresa por el boicot que pesaba en las cargas en la mayoría de los puertos. Paralelamente a esta situación,... dijo... desarrollándose una lucha interna entre secciones de marineros y patrones por la forma de embarcarse en la que a pesar de no querer intervenir el Consejo tuvo que hacerlo a última hora, para evitar que tomara proposiciones nada halagüeñas. Refirióse después a los conflictos del litoral

y se detiene a analizar el conflicto de Concepción del Uruguay y da cuenta de las tramitaciones, conjuntamente con el delegado de esa sección. Da cuenta de cómo se producen muchos conflictos. Informa de las reuniones realizadas con el CF de la FORA y la Confraternidad Ferroviaria. Señala la reacción de la Liga Patriótica Argentina y por último que el CF considera que no puede jugarse la organización por conflictos perdidos; que si el gremio considera que así debe hacerse, se hará, pero que no sea el CF quien cargue con la responsabilidad. Establece que C del Uruguay es un caso especial y da por terminado el informe.⁵¹⁴

García especifica *cuatro ejes de discusión*. En primer lugar, la situación general *interna* de la FOM. En segundo lugar, la necesidad de *reglamentar la solidaridad* de la FOM a otros gremios en conflicto. En tercer lugar, el ataque de las fuerzas paramilitares burguesas, entre ellas la *reacción de la LPA*. En cuarto lugar, los conflictos en el litoral en general y qué hacer ante el conflicto de *Concepción del Uruguay*, en particular.

El conflicto de Concepción del Uruguay afectaba a estibadores y marítimos del puerto de dicha localidad contra las empresas *Luis Dreyfus & Cía., Bunge y Born, La Mercantil Argentina, Kelles & Sons y De Riader Korn*.⁵¹⁵ Los obreros estaban dirigidos por la Federación Obrera Provincial de Entre Ríos, siendo su delegado más importante Calcagno, quién se hace presente en la asamblea de la FOM para buscar solidaridad real. Se abre el debate en el teatro Verdi.

"Nazareno se pronuncia por el cese de la solidaridad. Andriasevich, ídem; historia casos de solidaridad. Gil contra toda la solidaridad hasta que la FOM solvente la situación que se ha creado al gremio y a la FOM con los últimos movimientos. Huertas dice no estar bien informado del pedido de los 30 sindicatos que menciona García y que debían convocarse las asambleas con cinco días de anticipación. ({Se} le hace notar que las notas están en la mesa), que debe {pensarse} bien antes de tomar una resolución y que debía haberse citado a un delegado. (Se le indica que esta presente). Pide que use la palabra. (Nuevamente le observa la presidencia que el delegado está anotado y que ahora se trata del asunto en general ya que C del Uruguay es un caso especial)

{Usan} de la palabra a continuación Tadich, García y Posadas, y este último es llamado al orden porque lejos de concretarse al asunto aprovechó esa circunstancia para exponer puntos... tendenciosos.

Calcagno (delegado del Concepción del Uruguay)- Inicia un informe manifestando que hace un mes y medio que se lucha en contra de la reacción. Que se hicieron esfuerzos heroicos para obtener en tal forma que se encuentran impotentes para contenerla y vencerlos debiendo por ende recurrir a la FOM. Que al venir a ella lo hicieron por formar parte de la misma, por sea una fortaleza de la plaza hasta hoy inexpugnable para el capitalismo. Dice no desconocer la situación general y aceptar las razones expuestas

⁵¹⁴ "Asambleas Generales", en LUM mayo de 1921.

⁵¹⁵ "El conflicto de Concepción del Uruguay.", en LOO abril 16 de 1921.

pero que no puede concebir como algunos asambleístas quieran desconocer el movimiento. Termina diciendo que no viene a presionar a la asamblea, pero espera que el gremio se expida categóricamente para que los compañeros de C del Uruguay sepan a que atenerse.

Mármol dice que {hubo} abuso de la solidaridad y debe reglamentarse y Loria se expide en la misma forma. Gasparini hace resaltar que la solidaridad se ha prestado indistintamente previa consulta a la central por lo que no es ni el Consejo ni la FORA a quienes tiene que reprocharse esta situación, sino a las propias tripulaciones y para fundamentar su exposición cita las disposiciones de la carta orgánica de la FORA. Bianchini, García y Tadich interviene en el debate y se pasa a cuarto intermedio a moción de Huertas, quien considera necesario el plazo de tres días para que el gremio estudie detenidamente el asunto.⁵¹⁶

Los hombres de la FOM asumen la precariedad en la que se haya el gremio después de la huelga de los trece meses. Hemos visto cómo desde 1916, la FOM había tejido una estructura sindical a través de la práctica de la solidaridad real de lo largo de todos los ríos. Pero, la situación precaria en que se hallaba en abril de 1921 la hace eludir la medida. Se niega a dar solidaridad y para ello busca excusas como la necesidad de reglamentar la solidaridad del sindicato a otros por haber existido abuso. La dirección de la FOM sostiene la idea de cesar con la solidaridad hasta que las condiciones de la FOM mejoren y se pueda reglamentar. Esta postura es defendida por 8 de las voces registradas en el documento citado. Huertas, que critica la forma en que se ha planteado el problema, y Posadas, aparecen oponiéndose a lo que dice García y compañía, pero sin grandes argumentos. En el medio, Calcagno, delegado de Entre Ríos, presiona para que la asamblea vote la solidaridad con los obreros de Concepción del Uruguay. La discusión no se detiene y se pasa a cuarto intermedio. El día 8 de abril, continúa la asamblea. Allí tiene lugar el siguiente debate:

“Bernardiz señala que la solidaridad se ha dado a manos llenas, lo que ha creado la situación porque atraviesa y que esta –en los sucesivo- debe ser prestada cuando se solicita en forma para lo cual debe trazarse una nueva línea de conducta.

Andriasevich hace una proposición que es desestimada y Gil sostiene que entre los obreros debe haber apoyo mutuo, {aunque en} circunstancias especiales, como atraviesa la FOM, {aunque la misma sea} restringida.

Fernández. Que suena muy bien la palabra ‘solidaridad’ mientras la practique la FOM y la... estaba en el apoyo que se prestó a distintos gremios durante la huelga a Mihanovich. La solidaridad –dijo- hay que prestarla siempre que en ello no se perjudique al gremio, puesto que de un tiempo a esta parte el CF debió hacer casi abandono de las cuestiones del gremio para tratar los asuntos de solidaridad que han requerido

⁵¹⁶ “Asambleas Generales”, en LUM mayo de 1921.

casi todas las sesiones del CF y que cuando se está quemando la casa del vecino y la propia, lo que sensatamente corresponde es apagar la propia para socorrer después al vecino.

Tadich (V) {Cita esos conflictos} y Calcagno confirma sus manifestaciones de la asamblea anterior y... indicando que el C del Uruguay no puede ser abandonada a merced de la reacción. Intervienen luego en el debate los camaradas Tadich (M), Bianchini, García, Lage, Aguirre, Gil, López, Linovich, Nantes... Calcagno... y Bernardiz.⁵¹⁷

Como podemos ver, García, Lage, Bianchini, los Tadich, Fernández, Gil, Andriasevich y Bernardiz, insisten en reglamentar la solidaridad. Pero, Calcagno presiona al decir que los obreros de Concepción del Uruguay no pueden ser abandonados a su suerte y al avance de las fuerzas paramilitares burguesas. Es así que la asamblea vota la siguiente resolución:

"Que todos los sindicatos que necesiten de la solidaridad de la FOM deben formular el pedido con antelación, debiendo ser una asamblea general, quien la resolviera en cada caso y apoyar el boicot a las cargas de y para Concepción haciendo todos los esfuerzos necesarios para que el triunfo corone ese esfuerzo."⁵¹⁸

Es decir, se resuelve reglamentar de ahora en más la solidaridad, pero brindarles solidaridad a los obreros que representa Calcagno con el boicot al puerto de Concepción del Uruguay. Éste deja "sin efecto la huelga general en todos los puertos de la provincia, entendiéndolo conveniente al éxito de este boicot. La secretaria de la FORA ha informado de esa resolución de la FO Provincial a los comités ferroviarios de Tráfico y Talleres para que ellos estudien ahora únicamente la situación de Concepción del Uruguay."⁵¹⁹

El argumento del obrero Fernández no puede sernos más esclarecedor. Él dice, primero que la solidaridad debe prestarse siempre que no se perjudique al gremio. En segundo lugar dice que el Consejo Federal debió abandonar las cuestiones del gremio para tratar los asuntos de solidaridad. Y, en tercer lugar, "cuando se está quemando la casa del vecino y la propia, lo que sensatamente corresponde es apagar la propia para socorrer después al vecino." *Lo que este obrero está diciendo es que los problemas de la FOM son tales, que en realidad, ya no puede brindar solidaridad. O sea, está expresando frente a los obreros de su gremio que la crisis del sindicato marítimo ya*

⁵¹⁷ Ídem.

⁵¹⁸ Ídem.

⁵¹⁹ "El conflicto de Concepción del Uruguay.", en LOO abril 16 de 1921.

está en proceso y que no es solo propia de este gremio, sino que en el resto del movimiento sindical también se está desplegando. Pero, ¿cuáles son estos problemas? ¿Qué se propone hacer concretamente la dirección marítima? No dice nada sobre ello aquí.

Importante para estos temas resultó ser la *asamblea del 25 de abril de 1920*. En ella se debate en torno a la renuncia que realizan el Consejo Federal de la FOM y el Secretario General. Muy rico resulta su informe de la situación del sindicato y del por qué de su renuncia. Citamos *in extenso*:

“Comenzó diciendo que se había convocado a los afiliados con el fin de presentarles las renunciaciones del CF y la suya propia, la que tenía el carácter de indeclinable; renuncia que se había presentado con anterioridad y que solo había sido postergada en virtud del conflicto que se sostenía con la compañía naviera de la M, por la cual soportaron con estoicismo toda clase de calumnias en homenaje a la buena solución de ese conflicto. Pero ahora agregó, terminada la huelga, debe hablarse claro para que los compañeros que asuman la dirección de la FOM no encuentren los mismos obstáculos y si los encuentran estén en condiciones más ventajosas para vencerlos. Acto seguido enumeró las incidencias internas ocurridas respecto de las cuales hemos hablado en detalle desde estas mismas columnas. Hemos luchado seis años, manifestó el camarada García, para imponer la personería de la organización y ahora que se han aflojado un poco los resortes de la dirección, la FOM marcha como un barco sin timón en medio del océano. Hizo a continuación resaltar que en 1918 pudo atraerse a los oficiales, estableciéndose con ellos una alianza solidaria tácita que en la práctica dio los mejores frutos, coronando con la victoria los esfuerzos realizados: que esa labor unionista del CF fue mirada con malos ojos por los que careciendo de un criterio claro veían en los oficiales a enemigos, en vez de compañeros que deben colaborar en la obra común. La carta orgánica de nuestra entidad, siguió diciendo, es un tanto centralista, pero ello es necesario para evitar el caos que podía provocar la desinteligencia entre las secciones, como lo estamos palpando en la actualidad. Dio seguidamente cuenta de los trabajos tendientes a la reglamentación, los que debieron postergarse en razón de que las secciones, por su cuenta y sin consultar más que sus intereses corporativos, procedían sin tener en cuenta los intereses generales del gremio. Mencionó luego que por unas horas extras se paraban las embarcaciones y los conflictos que entre federados se suscitan diariamente, se corre el riesgo de quebrantar la unidad y relajar la disciplina conciente que tantos triunfos nos han dado. Fundado en lo anteriormente resumido, García expresó que consideraba conveniente que vinieran otros hombres con más bríos y entusiasmos a ocupar los cargos de responsabilidad, pues estos podrán evitar una debacle. La oportunidad, añadió, no puede ser: estamos en paz con todo el mundo y la batalla sostenida contra la empresa de la M ha servido para que todos los armadores se convenzan de que les conviene marchar de acuerdo con la Federación Obrera Marítima. Hizo después otras consideraciones

del mismo tenor y terminó manifestando que al renunciar no se hacía cuestión de doctrinas ni de tendencia, sino que se deseaba evitar un desastre."⁵²⁰

De este informe general, podemos extraer los *cinco ejes* que García veía como manifestación de la crisis de la FOM. En primer lugar, se ha dañado la alianza tácita con la oficialidad que tantos réditos había propiciado a los trabajadores. En segundo lugar, hay desinteligencias entre las secciones. En tercer lugar, conflictos entre los mismos federados. En cuarto lugar, conductas que no considera propias, como paralizar embarcaciones para obtener horas extras. Y por último, relajamiento en la disciplina. Ante estos hechos, García dice que pretende dar un paso al costado, para que otros con más energías tomen la dirección, y eviten el desastre. Después de este informe, se desata un debate donde se mezclan varias cuestiones. Pero, básicamente hay dos. Por un lado, si se aceptan todas las renuncias o sólo la del CF, para que continúe García. Por otro lado, si era necesario cambiar la forma de organización del sindicato para salir de la crisis. En tal caso, se debaten entre la descentralización y autonomía de las secciones y sindicatos, o un sindicato centralizado. La dirección de la FOM, se inclina por esta última forma. En el medio, se entrecruzan acusaciones, dónde se pone en duda la honestidad de García, por ejemplo, y defensas de la labor de la dirección del sindicato. También aparece reflejado el distanciamiento entre tripulación y oficialidad en problemas con los patrones:

"Lupi aclara la cuestión de las extras. Verón, concretándose al asunto, sostiene que los miembros del CF deben presentar sus renuncias a las seccionales que los han designado y cita para corroborar ese punto de vista los artículos 1 y 8 de la carta orgánica. Argumenta a favor de la descentralización y propicia la constitución de sindicatos autónomos con un consejo consultivo, mociona, por último, para se acepten las renuncias. Zorzolli, que hace uso de la palabra a continuación, indica que el informe de García es el reflejo de la verdad y que deben aceptarse las renuncias de los consejeros por haber terminado su período, no así la del secretario general, porque no existe ningún motivo para ello. Entrando en otro orden de consideraciones, menciona casos de abusos y dice que los patrones no quieren autonomía sino respeto por parte de los marineros. A esta altura del debate, el presidente hace saber que hay en la mesa una nota del compañero José Serrano, que se lee, estaba concebida en los siguientes términos."⁵²¹

Como podemos apreciar, en medio del debate, el presidente de la asamblea, Larroche, comenta que ha llegado una carta de José Serrano, obrero que estaba preso

⁵²⁰ "Asamblea del 25", en LUM mayo de 1921.

⁵²¹ Ídem.

por ser el presunto asesino del rompehuelgas Colmeyro. La siguiente carta se leyó para toda la asamblea:

“Camaradas: Mis deseos hubieran sido... al gremio marítimo... en... asamblea para expresar mi más profundo agradecimiento a la solidaridad que me ha... en el trance un tanto duro del que acabo de salir, en virtud de {vuestras} gestiones, vuestras campañas y vuestra solidaridad. Es por esto que yo... a mis hermanos marítimos mí más caluroso saludo y reconocimiento. Al mismo tiempo, aprovecho esta ocasión para exponer algunas breves consideraciones, que se relacionan con el momento actual de la FOM y que concuerdan con el objeto del acto que se realiza. En primer lugar, es preciso que las... de la FOM se mantengan unidad y compactas: unidos los obreros de la Federación para cumplir los altos destinos sindicales, que solo son factibles con la unidad; unidos, para contrarrestar la acción de los únicos enemigos nuestros: el capital y el Estado; unidos por el interés común de explotados, de productores y de asalariados, y por los lazos de la más franca lealtad y fraternidad. No debe haber más odios entre los componentes de la familia marítima, pues los engaños debilitan los fundamentos básicos de la organización y son contraproducentes para los fines de las lanchas y reivindicaciones obreras. Luego, entonces, las luchas entre trabajadores, entre hermanos, deben desaparecer para la estabilidad de la organización sindical; para el propio mejoramiento económico y para realizar con eficacia las luchas que periódicamente libramos contra el capitalismo. Persistir en el error, es poner en peligro la vitalidad de la Federación y supongo que esto no lo deseará ningún trabajador, nadie que ame de verdad a la organización, ninguno que se precie de consciente y que sepa por experiencia los beneficios que reporta la organización sindical en el diario bregar por el mejoramiento económico y social. Yo exhorto a mis compañeros marítimos a que depongan todas las animosidades que hoy trabajan los espíritus en nombre de nuestros altos postulados de redención, de fraternidad y solidaridad que deben unir y no separar a los que, como nosotros, vivimos del trabajo fecundo. No malogremos, compañeros, la unidad orgánica que en estos momentos gestiona todo el proletariado de la república! Por otra parte, también exhorto a que se tenga cuidado en la designación de los hombres que han de ser electos para el nuevo Consejo Federal. Que sean ellos aptos y capaces, leales y sinceros, pues no ha de escapar a vuestra inteligencia lo trascendental y delicado de este asunto. Ellos serán los buenos timoneles, los inteligentes prácticos y capitanes que han de conducir nuestra nave –la Federación Obrera Marítima- por en medio de tormentas y borrascas a buen puerto. Por último, saludo a todos los compañeros fraternalmente. Por la redención de todos lo que sufren, por la revolución que nos libtará a todos. ¡Viva la Federación Obrera Marítima! ¡Viva la fraternidad, la concordia y la unidad de la clase obrera! ¡Viva la Federación Obrera Regional Argentina!”⁵²²

Serrano intenta elevar los ánimos de los asambleístas y trazar los problemas de la FOM. Advierte que teme la falta de unidad orgánica del gremio, donde se ve minada la fraternidad y la solidaridad obrera y pide que se tenga cuidado en la elección del

⁵²² “Una nota de José Serrano.”, en LUM mayo de 1921.

nuevo Consejo Federal. En consonancia con los temores de García, no va más allá de esto. El debate continuo con los ejes que hemos enunciado más arriba:

“Terminada la lectura de la entusiasta nota de Serrano que ya transcripta precedentemente, que fue acogida con grandes demostraciones de aprobación, le fue concedida la palabra. López y Posadas. El primero atacó al CF y dio cuenta de sus renuncia al CF y el segundo, se expresa contra los que a su juicio no quieren dejar los puestos, por lo cual el compañero García le interrumpe para hacerle notar que las renunciaciones fueron presentadas con carácter indeclinable, hecho que indicaba un propósito muy distinto del que les atribuía. González interviene en el debate y empieza refiriéndose a las cuestiones internas para terminar pronunciándose por la aceptación de las renunciaciones.

Camilietti se opone a la moción. (Verón cita en su apoyo el artículo 48.) Manifiesta su opinión de que deben aceptarse las renunciaciones en la asamblea... defiende la gestión del Consejo y ataca a las críticas, cuya obra práctica, dice, no se ve por ninguna parte. Tadich fundamenta su voto a favor de la renuncia y se refiere a la {pesada} labor que tiene el Consejo Federal, informa de su actuación en la FOM, extendiéndose en diversas consideraciones para refutar las manifestaciones de algunos oradores.

Bernardiz toma la palabra y manifiesta que había llegado el momento que los divisionistas deseaban tanto. Siguen diciendo que lo que no pudieron hacer los armadores y demás enemigos de la FOM lo consiguieron afiliados recién incorporados a las alas de la FOM. Indicó a continuación que a pesar de todo lo que se había dicho en corrillos nadie podía acusar al Consejo y todos debían, por tanto, reconocer que procedió con honestidad y conscientemente. Refiriéndose a algunos de los que se hacen eco de la prensa burguesa, señaló las ventajas que dio al gremio la victoria última y terminó declarando que se pronunciaba en contra de la aceptación de las renunciaciones.

Suárez argumentó en defensa de la gestión del CF trayendo a colación muchos ejemplos ilustrativos. Se expidió por la renuncia de los miembros del CF a sus secciones y por el rechazo de la presentada por García, en vista de que no había razones para que se le aceptara, en cuanto a las acusaciones, dijo que ellas debían probarse. Ocupose luego del ‘Cronista Marítimo’, cuyos artículos fueron reproducidos en ‘La Concordia’, y refuta la tesis de Verón, refiriéndose, para consolidar su teoría, al ‘sindicato único’.

Tadich (V) se refiere a algunos oradores y refuta sus afirmaciones. Toimil ataca a Suárez y a Tadich (M) por actuar en partidos políticos y dice que el CF indisciplina al gremio. Siendo avanzada la hora y estando varios camaradas anotados para hacer uso de la palabra, se levanta la sesión hasta el día 27.⁵²³

Quienes proponen la idea de descentralización del gremio, contenida en la *moción de Verón*, aceptan inmediatamente las renunciaciones del CF y de García. Es Ramón Suárez quien más se opone a esta moción y defiende la idea de un sindicato único. El debate se vuelve tan largo, que se decide pasar a un cuarto intermedio. Así tiene lugar, unos días después la asamblea del *17 de abril de 1921*. Esta comienza con una

⁵²³ “Asamblea del 25”, en LUM mayo de 1921.

disertación de García en contra de la descentralización del sindicato, de la descomposición orgánica y ejemplifica los problemas de disciplina que se suceden entre los obreros:

Domínguez se manifestó por la aceptación de la renuncia del Consejo y del secretario. García pidió que se... el debate porque... Aclaró el alcance de las manifestaciones en la pasada asamblea al indicar que las renunciaciones...eran determinadas por... tendencias, con que, aunque ellas existían no habían influido en el ánimo de nadie, porque los adversarios... no eran dignos de de atención. Manifiesta a continuación aún la historia se repite y que hoy se... síntomas de descomposición orgánica, que dejaron triste recuerdo en años atrás. Expone que su renuncia del cargo de secretario no significa en manera alguna su retirada del gremio, pues no ha pensado ir a otro y que se equivocan de medio a medio los que... poder verlo ubicado en una... pública, valido de las... que se ha creado por sus gestión al frente de la FOM que él irá a ganarse el pan como siempre lo ha hecho trabajando, porque considera que como todos, tiene derecho a ocupar un puesto a bordo. Refuta con facilidad los argumentos de los adversarios y hace estar que ese programita no es ni siquiera una... nueva, porque en todas partes donde quiso experimentarse ha fracasado ruidosamente. Cita caso concreto sobre el fracaso de la descentralización excesiva en gremios que, como el marítimo, reúne tantas categorías que se completan en su labor -siendo por el contrario-beneficioso que todos procedan armónicamente respondiendo a un degano central que coordina la acción de todos y evitó el choque entre los propios federados. Para mayor frustración de la asamblea, menciona minuciosamente el caso de Posadas. Refiriéndose a los conflictos que se plantean actualmente entre los componentes de distintas secciones, dice que eran bochornosos y demostraban la incapacidad de entenderse entre ellos, de los obreros que aspiran a ejercer la gestión directa de la producción. Da cuenta del caso de indisciplina del convoy 'Lagos', que no ya no atendió a la secretaría y al Consejo, sino que procedieron en contra de una resolución de asamblea general. Trajo a colación después lo acaecido en el 'Australia', cuyos tripulantes no quisieron salir a pedido de la FOM y lo hicieron a instancias de un alto empleado de la empresa. Confirma que su renuncia es indeclinable y pide a la asamblea que la acepte. Por último, indicó la necesidad de que el gremio que ha sabido imponerse a los capitalistas, se imponga también a los propios afiliados. Una prolongada salva de aplausos coronó su discurso y tocó el uso de la palabra al camarada."⁵²⁴

Después de esto, varios asambleístas argumentan que la lucha interna de la FOM era una lucha entre tendencias distintas. Es decir, entre diferentes programas políticos que se estaban disputando la dirección del movimiento obrero. Así lo hacen Pereyra y Somoza:

"Pereyra.- Empezó por manifestar que la lucha interna que se debatía en el seno de la FOM era de tendencias, por lo cual renunciaban el Consejo, el secretario general y los que con los mismo habían

⁵²⁴ "Continuación de la asamblea anterior (día 27).", en LUM mayo de 1921.

colaborado; que la oposición no era a determinadas personas sino a los métodos y principios que las mismas encarnaban u que llevaron a la FOM a sus grado de potencialidad actual; pero que los hombres no debían doblegarse; dejar si, sus puestos a los nuevos, para que se hiciera una experiencia, y el gremio que conoce ya lo que hoy hizo la FOM, sabrá mañana lo que pueden hacer los 'revolucionarios' que nos tildan de 'conservadores' y juzgara a unos y otros. Señala que todos los que hoy están al frente, estarán mañana en la oposición, pero que ésta será noble y sincera, e inspirada en los bien entendidos intereses del gremio. Que la experiencia es necesaria porque ella hará nuevamente una férrea unidad y consolidará a la FOM. A continuación usa de la palabra el compañero Somoza, quien confirma que está en el tapete una cuestión de tendencias, por que hay un grupito que quiere llevar al gremio de prepotencia (El presidente lo llama al orden) Continúa diciendo qué hicieron los 'revolucionarios' durante los trece meses de huelga, ellos que llaman vividor a García, ignorando porque son nuevos que ese mismo hombre no hace mucho iba con los pantalones rotos y dormía debajo de los vagones, parando las embarcaciones al frente de un grupo de valientes correntinos, cosa que no son capaces de hacer los críticos."⁵²⁵

Como podemos observar, la discusión en torno a la necesidad o no de aceptar también la renuncia de Garcías no dejaba de ser el eje problemático. La vieja dirección parecía resignada a perder la conducción. Tal es así que muchos de los obreros que han apoyado en todas las asambleas a García, también aceptan su renuncia, como Bianchini. Hasta el mismo García aclara que es una renuncia indeclinable. Pero, Lage defiende la gestión del CF sin dudarle:

"Bianchini.- apoya la renuncia del Consejo Federal y del secretario general, porque los que hasta aquí han seguido la orientación, debían dejar la dirección a los nuevos. Critica luego duramente a los opositores e indica que muchos de sus dirigentes al con careta deberían entrar al local, porque eran de dudosa moralidad y uno de ellos responsable del hambre de los afiliados de una seccional. Hace diversas consideraciones y termina diciendo que las conquistas alcanzadas se mantendrían aun a costa de la propia sangre. Añón produce un extenso discurso y termina por aceptar la renuncia del Consejo. Lage defiende con vehemencia la gestión del Consejo, hace notar la obra de insidia que algunos realizan citando casos concretos..."⁵²⁶

Sin embargo, la asamblea termina votando el rechazo de la renuncia de García a la Secretaría General del gremio marítimo:

"El desagravio se ha producido al rechazarse la renuncia del compañero García. Pero en el rechazo de esa renuncia va implícita la confirmación de los métodos hasta hoy empleados en la FOM, la disciplina, el sistema orgánico de dar intervención a las secciones y los consejos antes de promover conflictos y

⁵²⁵ Ídem.

⁵²⁶ Ídem.

consultar antes de dar ningún paso que pueda afectar a la organización. Los adversarios desleales e interesados han sido rotundamente desautorizados junto con sus principios y métodos. Es más, se ha condenado por el gremio reunido en magna asamblea los repudiables métodos de calumnias e intriga que esgrimían, volviendo los marítimos por su tradición sindical. En adelante, nada de contemplaciones. Emprendamos con paso firme la marcha y echemos a un lado de nuestro camino cuanto estorbe o dificulte nuestra marcha. Nuestra acción debe corresponderse a estos tiempos de prueba, para que siga la misma línea paralela. El camino está perfectamente delineado y nada ni nadie debe apartarnos de él. Entonces, camaradas con la energía, decisión y el entusiasmo de siempre, sigamos el rumbo que nos hemos trazado. Hemos sabido vencer muchas borrascas y conducido a buen puerto la nave de la FOM. Propongámonos, pues, proseguir la marcha sin cuidarnos de las alimañas que nos preconizan otros rumbo, una 'nueva ruta' abandonada hace rato por larga y peligrosa por quienes han sabido trazar un camino más recto y seguro."⁵²⁷

García se mantiene al frente del sindicato, pero en medio de una delicada situación interna, con el gremio debilitado tras los trece meses de lucha con Mihanovich; con luchas entre programas distintos a su interior; con problemas con la oficialidad; y con una burguesía que cada vez avanza más.

Cuando los conflictos se desarrollan durante mayo, la dirección de la FOM está tratando de recomponer el gremio, que en los hechos había estado sin dirección efectiva a medida que la LPA y la ANT atacaban y el Gobierno cerraba y militarizaba el puerto y proclamaba la liberalización del trabajo en él. *A fines de mayo tiene lugar una asamblea extraordinaria* muy importante para discutir qué hacer. Por entonces, también había problemas de abastecimiento de carbón, con el que funcionaban la mayoría de las naves. Es entonces que se debate en torno a la debilidad de la FOM, el problema del carbón y los problemas entre estibadores y carreros. *El problema del carbón* podría parecer un tema menor dado el contexto si no fuera por la explícita diferencia entre los hombres del CF de la FOM. García explica que la minoría, a la que él pertenecía, propiciaba producir carbón, mientras que *la mayoría* se oponía a tal medida. La crisis marítima era tal que debían zanjar esta diferencia en asamblea. Pero, había algo más. La posición de *la minoría* era producir carbón para poder garantizar el trabajo, mientras que la otra posición quería profundizar la crisis y apoyar el paro de los carboneros. García se ve obligado a llevar a un obrero carbonero que termina diciendo que la medida que propone la minoría del CF no les afecta. Lo que está claro que en esta posición se pone en juego *dos posturas opuestas*. *La tendencia que representa García*

⁵²⁷ "Volviendo por sus fueros. El desagravio.", en LUM mayo de 1921.

quiere garantizar el trabajo y no convocar a ninguna huelga general. La *tendencia que representaba Huertas* propicia agudizar la crisis y llamar a huelga general. Es ésto lo que se debate en *las asambleas de mayo*.

En la *primera asamblea extraordinaria de mayo*, García expone el siguiente informe que citamos in extenso:

“...el CF había estado acéfalo durante un mes, el nuevo Consejo se vio casi sorprendido por los acontecimientos, a pesar de lo cual el CF y el Plenario habían realizado todas las gestiones que conceptuaron necesarias en defensa de los intereses del gremio, ya que sobre el pesaba también el conflicto. Mencionó en la forma que se produjo el boicot de los estibadores para con los conductores no adheridos al sindicato de Monte de Oca 970. Señala que esa actitud de los estibadores determinó que las cargas que venían al puerto fueran desviadas por ferrocarril, lo que agravó la situación, porque se amarraron algunas embarcaciones, aumentando el número de desocupados. Da cuenta de las tramitaciones realizadas para provocar un acercamiento entre los dos sindicatos de conductores y las gestiones que se hicieron para tender a buscar una solución honrosa. Para que el gremio conociera el pensamiento básico del Consejo, hizo notar que todos estaban perfectamente de acuerdo en evitar que los instrumentos de la Liga P. Argentina o de la Asociación del Trabajo intervinieran, para lo cual se llegaría hasta la huelga, si ésta fuera necesaria, porque en alguna circunstancia los adherentes a la FOM trabajarían con personal que no formara parte de los sindicatos obreros, y por tanto es así que llegado el caso de que la Liga constituyera una amenaza se propiciaría la unidad de todos los trabajadores del país para batir a la LPA. A continuación se ocupa de historiar la división de los conductores de carros. Relata que el PE pidió una comisión de la FOM, a la que le propuso que mediara en el conflicto, pero que esta indicó que como no tenía ninguna intervención en el mismo, creían que debía hacerse directamente a los interesados. Posteriormente y a la espera de que el gremio determinara la actitud de asumir, se suspendieron todas las gestiones. Por último, dijo que entendía que la A del Trabajo y la LPA eran entidades fantasmas si los obreros, lejos de facilitarles elementos que les sirvieran de testaferreros, se preocuparan de atraer a los pocos obreros que se prestaban a la traición. Para ello es indispensable – continuó diciendo- que las puertas de la organización no se cierren herméticamente y, por el contrario, se trate de encarrilar a los camaradas desviados. Ocupose después del combustible, indicando que su falta traería como consecuencia el paro completo y la interrupción de los itinerarios, cuya reorganización únicamente sería posible 15 días después de haberse solucionado el conflicto portuario. Para evitar esa situación, angustiada por el conflicto que durante trece meses se sostuvo con la empresa Mihanovich, se había autorizado para que lo hiciera el ‘Guarany’, lo que no hizo la empresa, y como esa autorización, que se había hecho extensiva a algunos remolcadores, provocando la protesta de algunos compañeros, se había resuelto retirarla hasta que la asamblea se expidiera. A este respecto hace notar que la opinión del CF estaba dividida, siendo la mayoría partidaria de no hacer carbón, y la minoría de lo contrario. Circunscribe la discusión sobre el combustible, postergándose para después el conflicto en sí.”⁵²⁸

⁵²⁸ “Asambleas Generales Extraordinarias.”, en LUM junio de 1921.

García relata que el CF había estado acéfalo y los acontecimientos los habían sorprendido en la marcha. Advierte los problemas de desocupación que traía en boicot de los estibadores y ve como un gran problema las pelias entre los dos sindicatos de conductores de carros. Plantea que las acciones de la LPA y la ANT quizás demandaran la declaración de una huelga general, pero no llama a realizarla inmediatamente. Tampoco hace referencia alguna a la complicidad del Poder Ejecutivo Nacional en la militarización del puerto, en la acción de la policía federal ni en el "dejar hacer" a las bandas paramilitares de la burguesía. Cuando habla del PEN solo lo hace para relatar que se juntaron y que éste le pidió que una comisión que mediara entre los conductores de carros, lo cual fue desechado por el CF. Es decir, mientras el PEN le decía a la FOM que negociara y la hacía aparecer con tal privilegio, por otro lado, el radicalismo militarizaba, reprimía y dejaba actuar a las otras fuerzas burguesas. Y la dirección de la FOM, nada decía. Seguía creyendo en Irigoyen. Que la dirección del sindicato marítimo reproducía los intereses burgueses en el seno de los obreros portuarios, aquí ya no sólo es evidente. Sino que hace dudar sobre si se trataba de una miopía llena de inconsciencia o, si por el contrario, se trataba de una estrategia conciente y voluntaria.

Como también puede advertirse, García advierte la discusión interna de la dirección de sindicato sobre el tema del combustible. Es entonces que se abre el debate:

"Abierto el debate, usaron de la palabra los camaradas Barruecco y Camilletti. El primero –después de hacer notar lo excepcional de la hora que vive el proletariado, hace moción para que no se haga carbón; el segundo dice que debe mantenerse la solidaridad con todos los trabajadores, pero que no se olviden que en el puerto en realidad no hay huelga, porque la zona portuaria está cerrada por orden del gobierno. En ese orden de ideas se pronuncia para se haga carbón. El compañero Primo se expidió en la misma forma. Laroche dice que el hacer el carbón no perjudica a los carboneros y a continuación se resuelve oír a los delegados de los estibadores y conductores de carros, que se hallaban presentes.

García (delegado del comité de relaciones de los sindicatos de estibadores), manifiesta que el hecho de hacer combustible no afecta al gremio que representa. Siguen el uso de la palabra Alonso, expidiéndose por que no se haga carbón. Posadas cree necesaria la huelga general, y Verón indica que el asunto afecta solamente a los marineros, porque son ellos los que deben manipularlo y que eso implicaría retroceder en conquistas que se hicieran con anterioridad. Fernández y Tadich (M) se abstienen de opinar por considerar que el delegado García no está autorizado para opinar en la forma que lo hace.

A continuación hablan los compañeros Bianchini, López y Sosa; el primero confirmó las manifestaciones del delegado de los estibadores; el segundo fundó el criterio de la mayoría del Consejo y el tercero sostiene la necesidad de hacer carbón, sobrentendiendo que los marítimos, cuando la Liga pretenda entrar en el puerto, sabrán cumplir con su deber. Cortegoso y Lage se expiden por el criterio de la minoría, y Milot por la mayoría. García hace algunas aclaraciones y se somete el asunto a votación, triunfando por

mayoría el criterio de la minoría del Consejo. Terminado en esa forma el asunto carbón, pasose a tratar el conflicto portuario, sobre el cual informan los delegados de estibadores y el secretario de los conductores de Carros, compañero Pinal. Usan de la palabra algunos compañeros y se pasa a cuarto intermedio.”⁵²⁹

Triunfa por mayoría la moción de hacer carbón. Sólo Fernández y Tadich dudan de la legitimidad del carbonero García para hablar en nombre de los obreros de tal rama. Y es Posadas el primero en decir que hay que convocar inmediatamente a *huelga general*. El conflicto obrero obligó a pasar a cuarto intermedio. La *segunda asamblea extraordinaria*, continuación de la anterior, se realiza el día *30 de mayo de 1921*. En ella,

“García. -en nombre del C Federal- inició su informe manifestando que había llegado el momento de hablar poco y obrar, puesto que no otra cosa requerían las circunstancias actuales. Refiriéndose a la asamblea anterior recalcó que se había postergado la convocatoria de la presente porque el conflicto del puerto había entrado en completa normalización, aunque días después había desaparecido ésta para entrar en un período más agudo. Da cuenta de la actividad del CF para contener a la Liga Patriótica Argentina y menciona las distintas alternativas del conflicto en cuestión, en el cual CF no ha tenido ninguna participación oficial, la que debe producirse porque no es posible que los obreros marítimos cooperen a una acción sin tener ingerencia en la dirección, y que en ese caso debe hacerse sobre la base de la unidad marítima.”⁵³⁰

García admite que había pensado que el conflicto se había normalizado y que luego se dio cuenta que se estaba agudizando. Dice que ante la acción de la LPA hay que tomar medidas y que el CF no hay tomado aún una medida oficial y que debe intervenir con *unidad marítima*. Como lo veremos más adelante, para García no era posible tomar medidas sin recuperar la alianza con los oficiales y sin llegar a un entendimiento con los dos sindicatos de conductores de carros. Se abre el debate en torno a la necesidad de huelga general. Citamos in extenso:

Arias- -Dice que no puede perderse más tiempo y propicia la declaración de huelga general en solidaridad con los estibadores y los choferes. Andriasevich y González- -Manifiestan también por la huelga general; el segundo después de hacer la apología de la actividad de la Liga Patriótica Argentina. Acto seguido usa de la palabra el camarada Romero, delegado de los estibadores, quien hace una reseña de los prolegómenos del conflicto y se manifiesta partidario de la formación de un frente único para abatir a la

⁵²⁹ Ídem.

⁵³⁰ “Asamblea del 30 de mayo.”, en LUM junio de 1921.

Liga Patriótica Argentina. El compañero Pinal, de los Conductores de Carros, historia el conflicto del sindicato al que pertenece y termina pronunciándose por la unidad obrera.

Nantes. –Indica que también es partidario de la huelga general, por la situación de fuerza que ha creado el Estado, debiendo la FO Marítima tener ingerencia en la dirección del conflicto. Milot. –En el mismo sentido que el anterior, y agrega que debe declararse la huelga desde esa misma noche. El compañero Gil, ocupase de la situación de hostilidad que habían creado algunas organizaciones alrededor de la FO Marítima, a la cual trataron de aislarla; pero que a pesar de ello la Federación sabría cumplir con su deber frente a la Liga Patriótica Argentina. El secretario general vuelve a insistir sobre la necesidad de cuidar la unidad del gremio por encima de todas las cosas. Refiriéndose al Sindicato de Choferes, hace notar que aunque condena en forma enérgica el atropello de las guardias blancas, no puede solidarizarse con el manifiesto que han lanzado. Por otra parte –entiende- que aunque debiera llegarse a plantear situaciones de fuerza, debería antes consultarse a las organizaciones de oficiales para realizar una acción homogénea para que ella tuviera toda la eficacia necesaria, porque si bien el CF no descartaba esa medida, entendía que era necesario tener el tiempo suficiente para realizar las gestiones indispensables. Que no podía hacerse un argumento de que había mucha gente desembarcada, porque a las huelgas debía irse por convicción.

El camarada Calcagno se refiere al conflicto de Concepción del Uruguay e indica que de presentarse la solidaridad a los estibadores no debía olvidarse a los camaradas de aquella seccional, a los que también podían ayudar los camaradas estibadores del puerto de la capital. Lage.- ocupose de las maniobras del capitalismo y termina apoyando el pedido del Consejo Federal. El compañero Verón se expide por la huelga general, y el camarada Tadich (M) ataca las argumentaciones que él mismo hace, estableciendo que la declaración sería por la huelga misma.

A continuación, los camaradas Morales, Huertas y Alonso, se manifiestan partidarios de la huelga. Bernardiz. –Recuerda que en la reciente huelga en contra de la empresa Mihanovich, los oficiales han acompañados a los componentes de la FOM, mientras que los demás trabajadores –entre ellos estibadores y conductores de carros- no se dieron por notificados del mismo. Sobre esos mismos gremios hace notar que a pesar de las manifestaciones que hacen favorables a la unidad, son las dos únicas organizaciones que no han atendido las indicaciones del comité que se ha constituido de acuerdo a la resolución del undécimo congreso. El camarada Laroche después, a pesar de desempeñar el puesto de presidente, usó de la palabra favorablemente a la huelga general. Sometido el asunto a votación, ésta prolongose por mucho tiempo, puesto que se hizo una grande confusión, aprobándose después –por mayoría- la declaración de huelga general, que debía hacerse efectiva veinticuatro horas después.

En el debate, la dirección representada por García tiene la idea de que hay que esperar para declarar la huelga general. Así, el secretario dice que lamenta el atropello que sufren los choferes, pero que solidarizarse con el manifiesto de ellos. Para él era necesario aún ganarse el apoyo de la oficialidad. Lage, Tadich y Bernardiz, lo apoyan. Pero, triunfa la moción de Milot de convocar a huelga general y que se hiciera efectiva 24 horas después. Antes los hechos de violencia que encabeza la LPA y la policía,

García y compañía no tienen más remedio que aceptar ir a la huelga general para la cual no creen preparadas las condiciones de un triunfo.

v.c. La huelga de junio de 1921: Los hechos.

La sucesión de los hechos narrados, la acumulación de estos enfrentamientos, había llegado a un punto insostenible el 30 de mayo de 1921: portuarios, estibadores, carreros, marítimos; Chauffeurs; los sucesos de la Patagonia; los del norte y sur de la provincia de Buenos Aires.; la acciones de la ANT y de la Liga Patriótica a lo largo de todo el litoral argentino; los sucesos de Gualeguaychú, los de la Forestal. La lucha de clases en todo el agro pampeano y de sus puertos, de toda la estructura que va de la tierra al puerto y de allí al barco, de las ramas industriales de la ciudad, de los transportes. La lucha de clases explotaba abiertamente en toda esta vasta estructura.

El domingo 29 Se había decretado ese mismo día la paralización total del puerto por parte de los estibadores de la Sociedad de Resistencia Obreros del Puerto.⁵³¹ Por la noche son detenidos hombres de las FORA reunidos para decidir la medida de fuerza. Este hecho ha sido relatado por diferentes protagonistas. Andrés Carbona narra como se salvó. Resulta que el obrero Víctor Pinós, amigo de Carbona, "tuvo la intuición: de la reunión los delegados saldrían para ir presos. Por lo tanto, consideró que no era aconsejable que el secretario del sindicato corriese ese riesgo, pues en las espacialísimas circunstancias que se vivían no convenía que el gremio quedase acéfalo. A tal efecto se ofreció para ir solo a la reunión convocada y así quedó establecido. La intuición de Pinós se confirmó: apenas comenzaba fue interrumpida por una numerosa comisión policial armada con máuser, a cuyo frente se encontraban Elpidio González y Francisco Laguarda, jefe de policía y de investigaciones, respectivamente. La irrupción de la policía hizo que los delegados, por aclamación, declaran la huelga general, lo que a su vez motivó la detención en masa de los asistentes -180 en total-, la mayoría de los cuales fueron alojados a la intemperie, en la azotea de la desaparecida cárcel de Azcuénaga, donde los detenidos permanecieron varios días con sus noches, en pleno invierno y sin otro abrigo que el que pudieron proveerles los respectivos familiares. Como consecuencia de esa detención contrajo una neumonía Bartolomé Senra Pacheco,

⁵³¹ "Los obreros decretan la paralización total en el puerto.", en LA lunes 30 de mayo de 1921.

subsecretario de la FORA (IX Congreso), que produjo su deceso pocos días después.⁵³²

Durante todo el día lunes 30 reina una enorme tensión. El conflicto portuario se mezcla con el conflicto de los chauffeurs⁵³³. Los obreros no federados tuvieron un trabajo irregular en el puerto de la capital. Aunque no aparecieron incidentes abiertos, el gobierno anunció la ocupación militar portuaria: "Tropas de los regimientos 8 de caballería -2 escuadrones- 2 de infantería. Fuerza de marinería y policiales, son las que prestan servicios en el puerto."⁵³⁴

El general Uriburu, jefe de la primera división del ejército, era quien estaba al frente de todas las fuerzas destacadas en la zona portuaria. El único problema parece haber sido aproximadamente a las 17 horas, en que los obreros libres que trabajaban en el vapor *Rabenrock*, amarrado cerca de la empresa *Molinos del Río de la Plata*. Los obreros federados de esta empresa, al parecer, les tiraron trozos de madera y metales a los estibadores no federados:

"Gentile, sin vacilar, hizo fuego en dirección a la ventana de donde partió la agresión, pero felizmente la bala no alcanzó a herir a nadie, pues los atacantes, al ver la decisión del conscripto y que éste apuntaba, huyeron. (...) Inmediatamente se procedió a la detención de algunos obreros del Molino, en averiguación de los hechos producidos."⁵³⁵

En paralelo, una gran cantidad de automóviles habían dejado de circular por la ciudad por la huelga de los chauffeurs. La huelga general de los estibadores federados no tuvo repercusión importante debido a que eran sustituidos por obreros libres.⁵³⁶ Este hecho marca que el control sobre quien trabaja en los puertos era de enorme importancia para la tarea sindical. "El administrador de la Aduana, cumpliendo instrucciones del ministro de Hacienda ha pasado una circular a los agentes marítimos invitándoles para que contraten el personal de estibaje que les haga falta para sus barcos, a fin de que no se paralíen las operaciones."⁵³⁷

⁵³² Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., TI, pp. 42-43. Ver *Ibíd.*, T2, p. 183.

⁵³³ "Continúa sin solución la cuestión portuaria y el paro de los chauffeurs", en *LA* martes 31 de mayo de 1921. "La cuestión Obrera.", en *LE* martes 31 de mayo, p.2; "Operaciones Portuarias.", en *LE* martes 31 de marzo de 1921, p. 3.

⁵³⁴ "El puerto militarizado.", en *LA* martes 31 de mayo de 1921, p. 5.

⁵³⁵ "Un momento de alarma", en *Ídem.*

⁵³⁶ "La huelga de los federados.", en *Ídem.*

⁵³⁷ "El servicio de estibaje", en *Ídem.*

El martes 31⁵³⁸, las operaciones en el puerto siguieron intensificadas por una nueva ola de inmigración de obreros, desde el litoral, que aportó la ANT⁵³⁹. 1.100 obreros actuaron en el puerto. Aquella también colocó un consultorio médico gratuito y alquiló un local grande para hospedar a los obreros libres.

Bajo la dirección auxiliar de policía, Bartolomé Dante Buzzo, se allanó un local en la esquina Santiago del Estero y Alsina, deteniendo a 25 obreros, con armas y carnets de afiliados. A las 18 horas se allanó el café Italo Argentino, en Sarmiento al 979. Allí, 82 sujetos fueron detenidos, muchos de ellos mozos federados, entre ellos Luis Cheli. Tampoco los chauffeurs la pasaban bien: "La policía continúa su persecución activa a los delegados del sindicato, así como a los agitadores del mismo, en previsión de represalia que éstos pudieran cometer contra los elementos que vuelven al trabajo."⁵⁴⁰

Por la tarde se conoce la noticia de que ambas FORAs han declarado la huelga general. Un porcentaje alto de obreros estaban por fuera de las federaciones. "La policía informa que el número de obreros en huelga no excede de 20.000, teniendo en cuenta los que ya lo estaban, por razón del paro portuario y que ascendían a 10.000 hombres."⁵⁴¹

El miércoles 1° de junio, a las 6 horas se abre el libro de inscripciones en las oficinas de la *Dirección General de Trabajos Portuarios*, en la esquina de las calles Belgrano e Ingeniero Huergo, por orden del Administrador de la Aduana, Anzó Quintana. También se fijó un salario mínimo de 7 pesos diarios y la jornada de 8 horas.⁵⁴² La Liga Patriótica difunde el siguiente comunicado a los obreros:

"A los obreros en general: La Liga Patriótica Argentina ampara al obrero. Ha resuelto destruir aquellos sindicatos que sólo se proponen beneficiar a los "vividores, con títulos de secretarios y delegados. Ha resuelto obligar a los patrones -¡o el diablo se los va a llevar!- a que cumplan los pliegos convenidos con los obreros. Ha resuelto más: el último congreso de trabajadores de la Liga resolvió la participación del obrero en los beneficios del negocio, independientemente del salario, para que el salario sea un medio de vida y el beneficio de la participación " un seguro inviolable de la familia ". Hemos jurado ante la patria

⁵³⁸ "Tienden a normalizarse los graves conflictos obreros, a pesar de la declaración de huelga general.", en LA miércoles 1° de junio de 1921.

"Operaciones Portuarias. Hacia la normalización", en LE 1° junio de 1921, p.1.

⁵³⁹ "En la zona del puerto.", en LA miércoles 1° de junio de 1921, p. 5, col. 1; "El fracaso de la huelga general.", en ED, miércoles 1° de junio de 1921.

⁵⁴⁰ "Aumenta el número de coches en circulación.", en LA miércoles 1° de junio de 1921, p. 5.

⁵⁴¹ "Huelga General", en LA miércoles 1° de junio de 1921, p. 5; "Ha fracasado completamente el paro general decretado por diversos gremios. En todos los barrios de la ciudad se nota el mismo movimiento de los días normales. No hay ambiente para la huelga. Desde temprano circulan automóviles de taxímetro.", en LE 1° junio de 1921, p. 3.

⁵⁴² "Libro de inscripciones.", en LA miércoles 1° de junio de 1921, p. 5.

defender al obrero contra sus explotadores y el mal sindicato. Hemos jurado también organizar la participación del obrero en el beneficio del negocio, como el homenaje debido ala personalidad sagrada del trabajador."⁵⁴³

Durante el miércoles 1º de junio el movimiento de autos parece el normal y la huelga general no se siente en ese sentido. Para la prensa burguesa es un rotundo fracaso. Se suceden los allanamientos y son detenidos otros 35 individuos.⁵⁴⁴ Situado en "la calle Callao 710, se incautaron de numerosos impresos de carácter anarquista y de una bandera roja con inscripciones alusivas a la república del soviet."⁵⁴⁵ En el puerto, gracias a los crumiros de la Asociación Nacional del Trabajo, las tareas se desarrollan sin complicaciones. La prensa decía que la ciudad "amaneció ayer en pleno movimiento. Las operaciones en la zona portuaria se reanudaron con satisfactoria regularidad, si bien se notaron algunas deficiencias en los servicios, lógicas de explicar, dada la situación creada por el personal federado. Los autos particulares y los taxis, han circulado desde las primeras horas de la mañana, y en las panaderías, almacenes, cafés, bars, carnicerías y mercados, no ha ocurrido novedad de ninguna naturaleza Todo ello no es sino una prueba de que el movimiento huelguista ha fracasado."⁵⁴⁶

La *Confraternidad Ferroviaria* saca el siguiente comunicado, firmado por Enrique Castelli y José Basanta, explicando porque no se sumaba a la huelga: "se resuelve: Aconsejar a las secciones ferroviarias de todo el país, que permanezcan a la expectativa, procediendo con calma y serenidad, sin tomar resoluciones que perjudiquen la acción que despliega la Junta Central."⁵⁴⁷

Los obreros del puerto de la capital, de la *Sociedad de Resistencia*, eligieron un nuevo comité de huelga como dirección. "Se dice en el manifiesto que la huelga declarada por los obreros del puerto de la capital tiene un carácter económico, pues, añade, que las asociaciones patronales no pretenden reemplazar a los obreros federados, sino quebrantar la organización de los trabajadores, para luego rebajar los jornales, reducir el personal y aumentar las horas de trabajo."⁵⁴⁸

Para el día jueves 2 de junio, la huelga parece haber terminado. La acción

⁵⁴³ "Manifiesto liguista a los trabajadores.", en LA miércoles 1º de junio de 1921, p. 5.

⁵⁴⁴ "Detención de Peligrosos.", en LA jueves 2º de junio de 1921, p. 5.

⁵⁴⁵ "Allanamiento del Centro Racionalista", en LA jueves 2 de junio de 1921, p. 5.

⁵⁴⁶ "El paro", en LA jueves 2 de junio de 1921, p. 5.

⁵⁴⁷ "Los Ferroviarios.", en LA jueves 2º de junio de 1921.

⁵⁴⁸ "Los obreros del puerto de la Capital.", LA jueves 2º de junio de 1921, p. 5, col.5; "Intensificación de las Actividades Portuarias. El movimiento de rodado ha sido casi normalizado totalmente", en LE jueves 2 de junio de 1921, p.2.

policial hace muy difícil la reunión de los dirigentes sindicales que habían logrado escapar en la noche del 30 de mayo. Los servicios de los muelles y de cabotaje se efectuaron sin problemas. Ese mismo día, la FORA IX y la FOM se pliegan al paro decretado por la FORA V. por deducción lógica podríamos decir entonces que todos los obreros federados estaban formalmente en huelga. Pero, en los hechos no sucedió así. Las operaciones en el puerto eran normales. Un mayor número de obreros acudía a trabajar. No faltaban hombres para tripular naves de cabotaje. Los oficiales de los buques no han aceptado las imposiciones de la FORA. Se había roto la relación de solidaridad entre tripulación y oficialidad⁵⁴⁹. Ese día, descargan los siguientes barcos con su correspondiente cantidad de obreros:

Nave y N° de obreros ⁵⁵⁰
Reina Victoria Eugenia ,96. Tomazo di Savoia, 60. Lorraine Cross, con 15. Trazos Montes, con 10. Nitcheroy, 17. Arjeri Mendi, 20. Formosa, 56 Ravenrock, 60. Ossinke, 32. Strinda, 14. Haliartas, 37. Harmonides, 47 West Jeffrey, 25. Orient City, 11. Nordkin, 11. A. Star, 12. Gumba. 14 Elippolia, 10. Union City, 21. Borgiun, 12. Ansaldo Savoia II, 30 Chaco, 20. Chiller, 24. Alkaid, 10. T. French, 32. Va, 26. Berna, 10 Ciudad de Montevideo, 21. Olimpia, 8. Marpesia, 20. Elliennes, 15 Strackert, 14. San Francisco, 8. Malmer, 8. Leopoldo II, 40. Etjoen, 24

El caso de los vapores *Berna*, *Tritón* y *Ciudad de Montevideo*, sus obreros no hicieron caso a la orden de la FOM. Temían ser reemplazados por crumiros si se bajaban de la nave.⁵⁵¹ Los remolcadores *Tozo* y *Lamport*, de la empresa Mihanovich, también realizaron servicios con personal completo.⁵⁵² Los capitanes de los barcos manifestaron que están resueltos a reanudar el trabajo.⁵⁵³

⁵⁴⁹ "Normalización en el puerto.", en LA viernes 3° de junio de 1921, p. 5; "Normalización de las Operaciones Portuarias", en LE viernes 3 de junio de 1921, p.2.

⁵⁵⁰ "Barcos que cargan y descargan ", en LA viernes 3° de junio de 1921, p. 5; "La situación portuaria quedó casi definitivamente normalizada, habiendo trabajado ésta semana cincuenta vapores y treinta chatas. Las comisarias y oficiales navales celebraron hoy una asamblea en el teatro Verdi, resolviendo volver al trabajo. En los demás gremios, los obreros continúan reanudando sus tareas... La Asociación repudia el manifiesto de los chauffeurs y en todo momento apoyará las medidas que adopte el gobierno.", en LE 3 de junio de 1921, p.3.

⁵⁵¹ "Vapores Berna, Tritón y Ciudad de Montevideo.", en LA viernes 3° de junio de 1921, p. 5, col. 6.

⁵⁵² "Remolcadores.", en LA viernes 3° de junio de 1921, p. 5, col.6.

⁵⁵³ "Manifestaciones Halagüeñas.", en LA viernes 3° de junio de 1921, p. 5, col. 6.

Ese mismo jueves 2 de junio, por la noche, miembros de cada FORA constituyen un Comité Mixto de Huelga General, cuya labor es insuficiente ante la clausura de los locales, la represión constante de la policía y la falta de comunicación con el resto de los sindicatos. Cafés, conventillos, locales, todo espacio físico de la Capital donde pudieran conspirar los obreros, era allanado. Dirige un comunicado a la Confraternidad Ferroviaria, pero ésta no se solidariza⁵⁵⁴.

Para junio, la FOM estaba dividida y no podía consigo misma. Un sector de la oficialidad había aceptado trabajar con los obreros libres y la FOM había perdido de hecho la facultad para controlar quien trabajaba en el puerto. Es decir, había perdido su base de poder en la zona. A esto se le sumaba la división más clara aún de los que buscaban la huelga general desde hacía rato. Así, la FOM intentaba ocultar su propia debilidad:

“pero, no es menos cierto que la unidad del gremio se ha {¿salvado?}, aun cuando ciertos grupos de oficiales hayan defecionado (...) Los únicos derrotados han sido los elementos disolventes que hablaban de su nueva orientación y en nombre de rimbombantes teorías “ultrarrevolucionarias” sembraron la confusión en el gremio especialmente entre los marineros, induciéndolos a tomar actitudes repudiables, contribuyendo días a día a fomentar más el odio entre los oficiales. (...) repercutían desastrosamente entre los oficiales donde los instrumentos patronales explotaban esos hechos para obtener sus propósitos de disgregar a la FOM malquistándola con la oficialidad.”⁵⁵⁵

El viernes 3 de junio⁵⁵⁶, la FOM saca un comunicado en el que aseguraba que no tiene nada que ver con los anarquistas. Pide que se le permita abrir el local clausurado:

“La Federación Obrera Marítima no tiene nada que ver con las doctrinas anarquistas, desde que por sus estatutos le está prohibido profesar orientación ideológica determinada, y jamás ha preparado hechos reprimidos por las leyes de la Nación. Es una organización de trabajadores que por medio de la Asociación, ha propendido al mejoramiento de las condiciones de trabajo, habiendo contribuido notablemente al progreso del nivel de la vida de los trabajadores del mar, con lo que ha realizado en parte, los fines de justicia social que inspiran su desenvolvimiento.”⁵⁵⁷

Los miembros de la FOM obtuvieron el permiso de abrir el local y realizaron una reunión los miembros del consejo federal del sindicato, que citó para el sábado 4 de

⁵⁵⁴ Marotta: *El movimiento...* op.cit., TIII, pp. 42-43.

⁵⁵⁵ “Quiénes son los derrotados”, en LUM junio de 1921.

⁵⁵⁶ “Fracaso de la huelga general”, en LA sábado 4º de junio de 1921, p. 5.

⁵⁵⁷ Ídem.

junio a una asamblea general. El registro de obreros libres se llevaba a cabo en la calle Azopardo al 449. En la calle Belgrano venía funcionando un restaurante a cargo de la ANT para los obreros libres. Dado que la capacidad había colapsado, el restaurante se extendió a este local de la calle Azopardo⁵⁵⁸. Esto demuestra que la práctica de crear un restaurante no era propia de la FOM. A ANT había aprendido de sus tácticas. El miércoles 1º, mientras se estaba construyendo el nuevo puerto de la capital, los obreros de tal construcción se habían declarado en huelga por solidaridad con los estibadores. Pero, el día viernes 3 de junio, ya se encontraban trabajando en las obreras más de 500 obreros. Los obreros marítimos siguen trabajando y siguen aumentando la cantidad de naves en servicios⁵⁵⁹. En Tandil, más de 2.500 obreros (molineros, panaderos, herreros y canteristas) declaran la huelga general. Como se recordará, el lunes 30 eran detenidos miembros de las FORAS, entre ellos, el dirigente Senra Pacheco. El viernes 3, gravemente enfermo, es trasladado desde el Departamento Central de Policía a la sección Informaciones, en la calle Moreno 1620. Con permiso del juez Racedo, quien entendía en la causa, el doctor Alfredo Palacio le realizó una visita médica⁵⁶⁰.

Es allanado, por la sección 7º de la policía, el café en la calle Córdoba 2555. Allí fueron detenidos 12 obreros. También se allana un conventillo por parte de la comisaría 16º, en la calle 15 de noviembre 1233, donde son detenidos 9 personas⁵⁶¹. La acción de la policía, como se desprende de los hechos expuestos, es sistemática. No sólo se acorrala a los obreros en los locales políticos y sindicales, sino en cualquier lugar en que pudieran reunirse. La acción represiva estatal es fulminante para un movimiento obrero organizado que se encontraba fragmentado por diferencias propias, por la acción de organizaciones paramilitares y la abundancia de obreros no federados realizando las tareas que dejaban vacantes. Los sindicatos no tiene ni siquiera la fuerza para reunirse y decretar la finalización de la huelga general, ante el fracaso.

El domingo 5 de junio⁵⁶² se decide que el lunes 6 de junio se trabaje normalmente en el puerto con el personal antiguo. A las 8 horas, en el teatro Verdi se

⁵⁵⁸ "La inscripción de obreros libres ", en LA sábado 4º de junio de 1921, p. 5; "Sin ninguna clase de contratiempo continúa normalizándose la situación portuaria. Alrededor de 2.000 obreros libres se han inscripto en el registro de la Aduana... Esta mañana efectuaron operaciones 52 vapores y 28 lanchas. Los capitanes estibadores resuelven reanudar el trabajo. Los tranvías del sud han comenzado a circular...", en LE sábado 4 de junio de 1921, p. 3.

⁵⁵⁹ Puede verse la lista completa de las embarcaciones que se suman al trabajo y la cantidad de obreros que emplean en LA del sábado 4º de junio de 1921, p. 5.

⁵⁶⁰ "Senra Pacheco gravemente enfermo ", en LA sábado 4º de junio de 1921, p. 5.

⁵⁶¹ "Allanamiento de un café y de un conventillo", en LA sábado 4º de junio de 1921, p. 5.

⁵⁶² "Los marítimos vuelven al trabajo", en LA lunes 6 de junio de 1921, p. 5.

realiza la asamblea de la FOM⁵⁶³. Se desarrolló un largo debate con motivo del fracaso del movimiento huelguista, decretado por los miembros de la Sociedad de resistencia Obreros Portuarios, se presentó una moción de levantar la declaración de paro por solidaridad. Esta propuesta fue aceptada por unanimidad.⁵⁶⁴ "Agotado el debate, púsose a votación las mociones, triunfando la moción Milot por casi unanimidad de votos. Aclarando la misma se resolvió volver al trabajo el lunes, disolviose la asamblea vivándose a la FOM, a la FORA y a la unidad del gremio."⁵⁶⁵

Ese mismo domingo, también, aún siendo feriado, realizaron operaciones de cargas y descargas⁵⁶⁶ 36 vapores, empleando 1062 obreros no federados, quines fueron suministrados por la administración de la aduana de la Capital Federal⁵⁶⁷. El juez Romero les levantó la incomunicación a los obreros detenidos. Los doctores Arraga y Troise, que habían visitado a los presos para ver el estado de salud de los mismos, acercaron una carta al Comité Mixto, donde se expresaba las bases para el arreglo y la terminación de la huelga. Consideraban un triunfo la *vuelta al trabajo* si se garantizaba la *libertad de los presos* y la *reapertura de los locales*. Firmaban el documento, Marotta, Goncalves, Cuomo, Emilio Mársico, Valentín Martín, Agustín Traverso, Sebastián Ferrer, Ángel Renoldi, Carlos Poggi y Silvetti⁵⁶⁸.

Los anarquistas del Comité Mixto se oponen y son partidarios de aumentar la agitación y extenderla al interior. El lunes 6 de junio, el comité se disuelve. El martes 7, el Consejo Federal de la FORA IX se reúne y resuelve por unanimidad terminar la huelga:

"Considerando: que la huelga ha sido el exponente del sentimiento de clase de los trabajadores organizados sindicalmente, que, distintamente, materializaron su protesta frente a los reiterados atropellos de la policía; Que ante su actitud de clausurar casi todos los locales obreros y de tener a centenares de trabajadores, no era posible permanecer indiferentes e inmutables, ya que ello constituiría una perversión de los sentimientos que impelen a los que se organizan para exigir sus derechos y poner coto alas injurias del capitalismo y del Estado; Que, por otra parte, la huelga general ha evidenciado el anhelo de los trabajadores, sintetizado en le petitorio presentado a los poderes constituidos, por intermedio del jefe de policía; Que por tal causa, los obreros organizados en sindicatos han de continuar bregando por la obtención de sus derechos sindicales, fortificando sus respectivas organizaciones, como asimismo

⁵⁶³ "Asamblea del 5 de junio", en LUM junio de 1921.

⁵⁶⁴ "La asamblea marítima", en LA lunes de junio de 1921, p. 5.

⁵⁶⁵ "Asamblea del 5 de junio", en LUM junio de 1921.

⁵⁶⁶ "Terminación de la huelga", en ED, lunes 6 de junio de 1921, p.3.

⁵⁶⁷ "Vapores que han operado ayer.", en LA lunes 6 de junio de 1921, p. 5.

⁵⁶⁸ Extraído de Marotta: *El movimiento...* op.cit., TIII, p. 43.

adquiriendo experiencia de los hechos acaecidos, resuelven: 1- Dar por terminada la huelga general. 2- Comunicar esta resolución a todos los sindicatos y federaciones adheridos.⁵⁶⁹

v.d. Los marítimos en la huelga de junio de 1921

La historia de la FOM no puede entenderse separada de la historia que acabamos de exponer. La debilidad de la FOM tras la huelga de los trece meses le había imposibilitado erigirse en los hechos en la dirección del movimiento obrero organizado. La debilidad de la FOM se tradujo en la debilidad de la FORA IX. La represión en manos de la ANT, la Liga y la policía no hicieron más que acorralar de a poco a la clase obrera organizada. La acción de estas fuerzas a lo largo del litoral fue desarticulando las relaciones sindicales y políticas que la FOM había estructurado a partir del trinomio agroportuario. La FOM carecía de fuerza para decretar el paro marítimo en solidaridad con los estibadores porteños, quienes además estaban divididos entre sindicalistas y anarquistas. La FOM actuó como un espectador de lujo, y solo se decidió a lanzar la huelga cuando no había posibilidad de remontar la situación. Los obreros no federado que la ANT había traído le quitaba fuerza a las medidas de paro en el puerto a la vez que erosionaba el monopolio de facto que había adquirido para controlar los puesto de trabajo a partir del decreto de oficialización. Fue incapaz de actuar sobre la liberalización del trabajo en el puerto.

Cuando se declara la huelga general, a la clausura de locales, a los encarcelamientos y la falta de comunicación de los gremios, se sumaba el hecho de que a lo largo del litoral las fuerzas materiales que tendrían que haberse movilizadas para tal huelga estaban muy disminuidas por la acción de la burguesía. A la debilidad interna que estaba sufriendo la FOM, se agrega, su paciencia y confianza en la neutralidad de Irigoyen, quien hasta ese momento no había actuado en contra de ella. En estas condiciones, la huelga general fue un fracaso y la FOM sufrió una derrota histórica, que abriría el proceso de sus crisis como vanguardia del movimiento obrero argentino. Y con ella, la crisis de la FORA IX. Tomarían la posta, los ferroviarios, la USA y un incipiente partido comunista que empezaba a batallar por estas tierras.

⁵⁶⁹ *Ibíd.*, p. 44.

La asamblea del 5 de junio

Mientras los hechos narrados sucedían, la FOM celebra una *asamblea extraordinaria el 5 de junio*. García, quien se había opuesto a la declaración de la huelga general, para a narra la situación, exponer los problemas que se había suscitado y explicar la causa de la crisis que se estaba viviendo. Citamos in extenso el registro de la asamblea:

“Actuando de presidente el camarada Pedro Vengut y de secretario de actas el compañero Cortegoso, dióse por abierto el acto. García, en representación del Consejo Federal, dio cuenta que se había convocado la asamblea del gremio para estudiar la situación que se había creado al mismo con motivo de la huelga que se sostenía y los acontecimientos que son del dominio público. Durante el largo proceso de la huelga Mihanovich –dijo- hemos luchado completamente solos contra todas las fuerzas reaccionadas coaligadas sin que ni por un momento flaquearan los soldados de la FOM ni se notará un claro en sus filas. Los consejos habían previsto perfectamente la situación que hoy se ha creado, y por eso han tratado de evitarla, lo que estaba debidamente evidenciado por el informe dado a la asamblea anterior y la opinión emitida en el sentido de que no se debía hacer efectiva la huelga general hasta que no se gestionara ante los oficiales y se tratara de unir a los dos sindicatos de conductores de carros, de cuya inteligencia dependía la solución del conflicto portuario. La asamblea anterior no aceptó este temperamento y se votó la huelga. Ahora nos encontramos en plena huelga y bastó que fuera clausurado el local de la FOM y no respondieran los oficiales para que haya cundido la desorientación en el gremio. Ese hecho no debía haber sorprendido a nadie, porque estaba en los planes patronales el impedir que se pudiera informar a los afiliados, dejar que los oficiales fueran copados por los adláteres de los armadores y evitar que yo pudiera concurrir a la asamblea de ellos, para lo cual se trató de detenerme y tuve que entrar de contrabando a la Verdi, sometiéndose a una larga discusión mi presencia en el local. Mi presencia en ese acto –continuó diciendo- ha servido para desbaratar los planes de los malos compañeros de esas entidades, y puedo manifestar complacido que entre ellos hay un buen núcleo de capitanes, maquinistas y comisarios que han estado a la altura de las circunstancias y sostuvieron la moción que ha triunfado, que evitó la vergüenza de una traición. En ese tren de ideas y para hacer notar su consecuencia con los postulados unionistas, manifestó que aprovechó el prólogo del folleto ‘Por el Derecho Obrero’ para afirmar una vez más su convicción de que ella constituye el verdadero secreto de todos los triunfos del gremio marítimo. Refirióse luego a los gremios que ya habían ordenado la vuelta al trabajo y a los que se estaban desbandando, citando los datos que al respecto tenía. Por lo demás –continuó informando- teniendo la más completa seguridad que al conocerse el resultado de esta asamblea se ordenara la reapertura de los locales y se dará libertad a los presos aunque el CF no recomendaría la vuelta al trabajo, porque una asamblea era quien había determinado su abandono y debía ser otra asamblea quien determinara una medida de esa naturaleza. Refiriéndose a una cuestión incidental, manifestó que había muchos miembros del CF anterior que hacían un completo vacío porque habían sido injuriados y calumniados: que él se hallaba en la misma situación, y si no hizo abandono del puesto, fue en virtud de

la situación que atraviesa el gremio. Declarado abierto el debate por el presidente, usa de la palabra el camarada.⁵⁷⁰

García trata de explicarles a los presentes a que se debe la derrota y que él había tenido razón en no querer la huelga general aún. Dice que no debió hacerse "efectiva la huelga general hasta que no se gestionara ante los oficiales y se tratara de unir a los dos sindicatos de conductores de carros, de cuya inteligencia despendía la solución del conflicto portuario." Por ello dice que "bastó que fuera clausurado el local de la FOM y no respondieran los oficiales para que haya cundido la desorientación en el gremio." Si se cesaba con la huelga general marítima, se lograría la reapertura de los locales y se daría libertad a los presos. García proponía volver al trabajo y reconstruir la unidad con la oficialidad para salir del problema. Es así, que tiene lugar el siguiente debate:

"Milot. – Este compañero indica que él fue partidario de la huelga general, pero ahora, vista la situación creada no tenía inconveniente en mocionar por la cesación de la misma, pidiéndose la libertad de los presos y la reapertura de los locales obreros. Ocupándose de los 'revolucionarios' que más declamaron en las asambleas, dicen que son unos charlatanes, porque no solo no han sido consecuentes con su revolucionarismo verbal, sino que ni siquiera se han visto en los momentos y lugares de peligro (Huertas pretendió interrumpirlo, pero la asamblea no le dejó hablar).

Usan de la palabra después los compañeros. Tadich (M), Velázquez (P) y Verón (E); el primero hace la apología de su actuación personal; el segundo cree no es necesario volver al trabajo de inmediato, y el tercero afirma que fue y es partidario de la huelga general. Otros camaradas, entre ellos García, Bianchini, Huertas, Fernández (P) y Camilletti usan de la palabra. Agotado el debate, púsose a votación las mociones, triunfando la moción Milot por cuasi unanimidad de votos. Aclarando la misma se resolvió volver al trabajo el lunes, disolviéndose la asamblea vivándose a la FOM, a la FORA y a la unidad del gremio.⁵⁷¹

Milot dice que así como él había propiciado la huelga general en la asamblea del 30 de mayo, ahora proponía la cesación de la misma, y se une a García. La asamblea votó por mayoría volver al trabajo el lunes. El fracaso no podía haber sido más feroz. La asamblea convocada para el miércoles 8 de junio corría peligro de no realizarse: " La asamblea que el Consejo Federal había convocado para el miércoles probablemente será

⁵⁷⁰ "Asamblea del 5 de junio.", en LUM junio de 1921.

⁵⁷¹ Ídem.

postergada por dificultades que han surgido para obtener el local. Por los diarios se comunicará día y hora."⁵⁷²

Tras finalizar la huelga general, la FOM intentaba hacer un balance de ella y explicar a sus obreros por qué se había optado por terminar la huelga, ante las críticas que los anarquistas⁵⁷³ le reprochaban, por haber traicionado la huelga⁵⁷⁴. En su declaración exponen la debilidad a la que habían estado expuestos:

"después de darse por terminado el paro general que sostuvo la FOM no faltaron los murmullos y las críticas -tan acerbas como infundadas-, y sin ceder nada a ellas, a las que no le damos ningún valor, para la propia satisfacción nuestra, debemos de exponer nuestro punto de vista. El conflicto portuario -Todo el mundo conoce las disidencias que mantenían divididos a los obreros del puerto de la capital, la que llegó a agudizarse en determinados momentos en forma tal, que cuando los obreros de una sección hacían abandono del trabajo, los otros los reemplazaban de inmediato, y esto era hecho en el afán de ensanchar cada vez más, el radio de acción de la organización respectiva: había un propósito de hegemonía. Cuando las cosas agudizaron, los afiliados que tenían más fuerzas imponían el retiro de los adherentes de la otra entidad. Sucedió así en el " caso Dreyfus ", que es del dominio público, de donde parten los hechos que han venido a culminar en el conflicto que nos ocupa. En aquella ocasión, una de las entidades que contaba con el apoyo del sindicato de conductores de carros (Montes de OCA 970) impuso el retiro de los afiliados de Diques y Dársenas, lo que dio lugar a la creación de un nuevo sindicato de conductores, con los disidentes de la primera, que podían operar con los afiliados a esa sección portuaria, y desde entonces la lucha libre entre dos entidades de estibadores y dos de conductores, que a su vez tendían a reunir en su seno al mayor número de obreros del gremio. Como todas las luchas intestinas, se llegó a extremos repudiables, que se hubiera podido hacer desaparecer con un poco de sinceridad y buena voluntad de ambas partes, llegándose a la unidad e inteligencia que es indispensable en el orden corporativo y nacional para realizar una acción eficaz en pro de nuestro mejoramiento y emancipación... se ha persistido en el error ahondando más y más la división y creando periódicamente nuevos motivos de enemistad, repudio y odio, que han creado la situación que hoy se lamenta... Y nosotros, que miramos las cosas sin la pasión que engece a los que actúan de partes, no pudimos menos que manifestar nuestro asombro."⁵⁷⁵

La propia Federación Obrera Marítima tuvo que reconocer su debilidad tras la huelga de los trece meses, lo que la imposibilitó de dirigir una huelga general. "La Federación sostuvo por principios eminentemente de clase una acción de 13 meses contra la empresa Mihanovich, la cual, al terminar victoriosamente, dejó a la FOM, sin

⁵⁷² "Asamblea.", en LUM junio de 1921.

⁵⁷³ Abad de Santillán: *La FORA...* op.cit., pp. 265-267.

⁵⁷⁴ "¿Quiénes son los traidores? Breve respuesta a la Vanguardia.", en LUM junio de 1921.

⁵⁷⁵ "Explicando una actitud. Opiniones, comentarios y críticas gratuitas.", en LUM junio de 1921.

mayores recursos, a los afiliados en pésima situación económica y a una y otras con la necesidad perentoria de un largo descanso para reponer fuerzas, fortalecer los cuadros de la organización y colocarse en condiciones de continuar la acción solidaria que siempre practicó el gremio."⁵⁷⁶

Durante este tiempo en que la FOM intentaba rehacer su fuerza, la burguesía a través de la ANT y la Liga, y después a partir de las fuerzas estatales, continuó atacando. Solo atinó a estar a la expectativa e intentar mediar entre los sindicatos rivales, pues había perdido de hecho la capacidad de dirigir la fuerza material portuaria. Había perdido en los hechos la capacidad para ejercer la hegemonía sobre los obreros de esa vasta estructura, lo que equivale de facto a perder la hegemonía como dirección sindical y política:

"en esta situación nos hallábamos cuando culminaron los sucesos portuarios, que, por estar íntimamente ligadas las actividades de unos y otros debía interesar de inmediato a la FOM. Los primeros pasos de la misma tendieron a buscar un acercamiento entre los conductores, lo que daría por solucionado el conflicto, cuya gravedad podía haberse evitado con esa medida. Y la intervención en ese sentido se explica si no se considera que la Asociación del trabajo y la Liga patriótica argentina no pueden constituir ningún peligro para las organizaciones sindicales si estas, lejos de cerrar herméticamente sus puertas a los elementos que hubieran defecionado y que son susceptibles de enmienda, para impedir que se presten a la traición, al no quedarles la posibilidad de regenerarse... Resuelta la primera faz del conflicto y cuando parecía que todo terminaría por haberse resuelto la vuelta al trabajo, las cosas se complicaron por la intervención de los elementos "libres", y como hubo algunos choques, el Estado tomó militarmente el puerto. En estas circunstancias cuando el gremio debía encarar el asunto, en la mayoría de los compañeros predominaba la impresión de los últimos hechos y por la intervención brutal de las fuerzas del Estado, favoreciendo a la A del T...y a la L. P., se decidió la huelga general, sin tener en cuenta la opinión del Consejo Federal, que, más vidente, quiso realizar algunas gestiones previas antes de dar un paso en falso. El mal paso. El mal paso hubo, es justo reconocer (y se ve claramente ahora que los hechos se produjeron), fue la declaración de la huelga, y no su terminación, como pretenden algunos. Porque es indiscutible que, para que la FOM hubiera podido realizar {su acción en contra de la Liga y la Asociación del trabajo} necesitaba la completa hegemonía de las secciones que la integran y el apoyo de los sindicatos de oficiales, lo que era dudoso por la situación que había creado la huelga contra Mihanovich, que puede ser citada como récord. Y al adoptar esa actitud, los camaradas marítimos, llevados por sus sentimientos de clase, no analizaron la situación ni midieron las consecuencias, tampoco pensaron que sus acción sería más decisiva manteniéndose a bordo y negándose a trabajar con personal que no perteneciera a las organizaciones auténticas."⁵⁷⁷

⁵⁷⁶ Ídem.

⁵⁷⁷ Ídem.

De esta manera se recordaba la coyuntura que impuso la declaración de la huelga general en junio de 1921 por parte de la FOM:

“Simultáneamente se producía el paso de los camaradas chauffeurs, y la Liga P. A... por intermedio de sus huestes irresponsables – ataca a balazos el local de los mismos y la policía iniciaba una persecución terrible a los militantes más activos del mismo. Eso fue la piedra de toque para que se desencadenara una reacción infame que complicaba la situación del movimiento obrero en todo el país y echaba. más de leña en la hoguera que se había encendido por los hechos de Villaguay y Gualaguaychú, y tanta fue la saña de los policianos, que dejaron pocos locales abiertos, culminando su obra en el allanamiento de la FORA y la prisión de los camaradas que se hallaban reunidos con permiso del mismo jefe de policía, que dirigió el asalto...Esto determinó la declaración de la huelga general, que por las circunstancias apuntadas se produjo en forma caótica, desarrollándose en el mismo sentido, pues fueron los diarios los únicos vínculos que existieron entre las distintas poblaciones de la república. En esta forma se ha llegado a la acción general: por un lado el conflicto portuario y por otro la campaña “nacionalista” de la policía. La FOM declaró la huelga en base de los dos, pero en forma tal, que no podía servir para otra cosa que poner en riesgo su propia vitalidad. En efecto, el hecho de que el puerto fuera clausurado, dio ánimos a los elementos reacios para ponerse al servicio de las empresas: elementos que pulaban en las distintas organizaciones marítimas. Así las cosas, y transcurridos unos días, pudo notarse un marcado desaliento, que fue contenido en parte por la reapertura del local y la resolución de los gremios de oficiales, aunque era peligroso no pegar un corte inmediato. Y la asamblea, convocada para estudiar la situación, concedora del verdadero estado de la huelga, teniendo en cuenta el estado interno, determinó la vuelta al trabajo.”⁵⁷⁸

Los servicios marítimos se reanudaron en el puerto, ante la derrota del movimiento obrero⁵⁷⁹. Al terminar la huelga y al haber sido derrotada la FOM, la empresa Mihanovich, con quien había batallado durante casi un año y medio, supo disfrutar con alegría su victoria burguesa. Estaba lista para continuar con sus negocios con una FOM⁵⁸⁰ que ya no sería la misma. Luis Dodero recordaba que a fines de 1921 “se halla movilizada toda la flota; reparadas y mejoradas las unidades en servicio. Se aceleran los viajes, reduciendo al mínimo la permanencia en puertos. La empresa

⁵⁷⁸ Ídem.

⁵⁷⁹ “Se reanudan las operaciones portuarias. La policía resuelve mantener la vigilancia en el puerto, para evitar posibles desordenes.”, en LA martes 7 de junio de 1921; “Se trabaja con actividad en el puerto. Los obreros libres. Gestiones de los obreros federados ante el administrador de la aduana”, en LA jueves 9 de junio de 1921; “Después de la huelga. La FORA comunista decreta la vuelta al trabajo. Obreros libres. Amparando la libertad del trabajo se mata al sindicato.”, en LA viernes 10 de junio de 1921; “Aspecto del puerto.”, en LA domingo 12 de junio 1921. LA 1921 035.

⁵⁸⁰ “¿Avance Reaccionario? La constitución de la Liga Naval Argentina bajo los auspicios de la Liga Patriótica. Discursos de los trabajadores marítimos. Carlés y Manuel Domecq García- Los tiburones navieros de l Parabienes – EL Centro de Maquinistas y La Sociedad Autónoma de Patrones pueden estar satisfechos.”, en LUM N° 80, noviembre de 1921.

denuncia todos los acuerdos de tarifas, rebajando los fletes en todas las direcciones, y afronta resueltamente la competencia. El comercio le responde ampliamente."⁵⁸¹

v.e. La situación general de la FOM después de junio de 1921.

Para fines de 1921, la FOM hace hincapié en la aparición de la Liga Naval, un sindicato amarillo formado por la LPA y con apoyo del Centro de Maquinistas y la Sociedad Autónoma de Patrones, que en su acto inaugural tiene como oradores a Carlés y Manuel Domecq García.⁵⁸² Ante la derrota sufrida, la FOM estaba incapacitada de movilizar fuerza real capaz de afrontar este avance patronal. No puede apelar más que a discurso de denuncia en el periódico, cuando en tiempos anteriores hubiera paralizado el puerto. Otro signo de debilidad interna lo constituye la abrumadora cantidad de notas dedicadas a explicar la necesidad de unidad y de disciplina. Esta abrumadora masa de pedidos expresa la falta real de ellos.⁵⁸³

La dirección de la FOM planteaba que un sindicato obrero debía empeñarse en una acción noble de "justicia social". Sin embargo, sus pedidos no parecían ser oídos, y comienzan a rogar que se afilien a ella y no al sindicato amarillo: "agrupémonos sin vacilación en el seno de la FOM, anulemos la acción canallesca de los traidores, que en distinta forma han intentado dividir al gremio y estemos seguros que nadie ni nada podrá obstaculizar nuestra acción para mantener las conquistas realizadas y librar con éxito las batallas del futuro."⁵⁸⁴

Es para la segunda mitad de 1921 en que aparecen las notas sobre los conflictos obreros del Chaco⁵⁸⁵, La Forestal, y los conflictos en la Patagonia⁵⁸⁶, que se sucederán a lo largo de la década. Por otro lado, se perfila un elemento que también estará presente toda la década. Si bien era recurrente la exaltación del sindicato como la herramienta en la lucha de clases a partir de la lucha directa, en contra de la idea de un partido y el parlamentarismo, como lo plateaba el partido socialista, cada vez toma más tono la discusión en torno a sindicato o partido como las herramientas obreras para la lucha de

⁵⁸¹ Doderó: *La navegación...* op.cit., p. 119.

⁵⁸² "Avance Reaccionario", en LUM noviembre de 1921

⁵⁸³ Las notas pidiendo unidad y disciplina invaden el periódico de la FOM a lo largo de todo el año '21 y '22. Véase LUM N° 73-82.

⁵⁸⁴ "Sindicatos obreros y sindicatos capitalistas", en LUM N° 81, diciembre de 1921.

⁵⁸⁵ "Desde la cárcel", en LUM N° 80, noviembre de 1921; "Los crímenes policiales", en LUM N° 81, diciembre de 1921.

⁵⁸⁶ "Una lucha obrera heroica y vigorosa...", en LUM N° 80, noviembre de 1921; "Los sucesos de Santa Cruz. Crónica retrospectiva. Cómo se produjeron los hechos. Crímenes perpetrados por tropas nacionales.", en LUM N° 85, mayo de 1921.

clases. Todo el tiempo y con mayor intensidad discuten negativamente la idea de partido⁵⁸⁷ y exaltan la idea y la organización sindical como todo lo que hay que construir. A lo largo de la década del '20. Este debate teórico es una de las formas en que los sindicalistas de la FOM, que son el núcleo dirigente, expresarán su lucha con el PS y el PC por la conducción del movimiento obrero argentino. La discusión intelectual doctrinaria porta como contenido la lucha por la hegemonía de distintos programas políticos en el seno del proletariado argentino. Al expresar que la lucha de clases es el sindicalismo, o que el sindicalismo es la forma de la lucha de clases⁵⁸⁸, los sindicalistas independientes están disputando la hegemonía del movimiento obrero nacional contra los partidos que también se reconocen como obreros: el PS y el PC.

Parte de la oficialidad parece más dispuesta a arreglar con la patronal, y la misma burguesía reconoce este fenómeno:

"A principios de 1923 la administración de la compañía, previo acuerdo con la oficialidad y descontando la buena disposición de la mayoría de sus tripulantes, resuelve organizar sus propios registro y fichero del personal embarcado. Capitanes y jefes de máquina, cansados de una intervención sindical interesada, eligen sus hombres y los solicitan directamente a la nueva oficina del personal que organiza el capitán Luis Scalase (primer egresado de la Escuela de Pilotos Mercantes), que por varios años prestara servicios en la armada como oficial de derrota y luego actuara como capitán de armamento en la empresa de navegación Marina Mercante Argentina. La confianza que inspira la rectitud de proceder del capitán Scalese y la firmeza de sus resoluciones, hacen que el personal afluya a inscribirse voluntariamente en los registros y con entera libertad concurre a enrolarse cuando es convocado. "⁵⁸⁹

A la aparición de sindicatos directamente patronales, a la aparición de otros programas políticos que comienzan a disputar la dirección sindicalista, se le suma la irregular solidaridad entre tripulación y oficialidad, base de todo el poder de la FOM en 1916-1921. La tensa relación entre oficialidad y tripulación se pone de manifiesto:

"Todavía existe en algunos compañeros y más arraigado aun en varios componentes de los sindicatos de oficiales, el prejuicio de la categoría, como un resabio del estrecho corporativismo que precedió a la moderna organización obrera (...) Hay que tratar de despertar esas mentalidades adormecidas y demostrarles que todos son necesarios. "⁵⁹⁰

⁵⁸⁷ "Sindicato y Partido", en LUM N° 81, diciembre de 1921.

⁵⁸⁸ "El sindicalismo es la lucha de clases", en LUM N° 80, noviembre de 1921.

⁵⁸⁹ Dodero: *La navegación...* op.cit., p. 120.

⁵⁹⁰ "Un error", en LUM N° 81, diciembre de 1921.

La diferencia de cualificación parece ser ahora importante y es un elemento que está ejerciendo fuerza en la descomposición de la fuerza gremial marítima. La FOM está quebrada a su interior: "La división de los obreros de un oficio, industria o país, beneficia directamente a los explotadores de los trabajadores, al impedir que estos puedan realizar una acción continuada y tenaz en contra de sus privilegios."⁵⁹¹ En la misma tónica de buscar la unidad y hegemonía perdida, se expresa que

..

"La organización y la unificación de todos los gremios afines de la marina mercante nacional e internacional, se impone y es necesaria hoy más que ayer, por los ejemplos palpables que nos dan los de arriba, al unificarse solidariamente: estados, burgueses, Trust, prensa y parásitos en general, que constituyen un solo bloque frente a la clase obrera. ¡Cómo es posible vacilar aún para unificarse!".⁵⁹²

A fines de diciembre de 1921, se inicia un conflicto menor, podríamos decir, con la empresa Mihanovich, que se extenderá un tiempo. De acuerdo a las disposiciones del último pliego de condiciones negociado, los obreros que participaban del transporte marítimo de vino, tenía derecho sobre un porcentaje de la mercadería. Pero la empresa M, se negó a entregar ese canon. Es un problema menor, pero la cuestión es que el gremio no tenía fuerza para resolverlo por si mismo. Ante este hecho, la dirección de la FOM envió una nota al Administrador de Aduana para que mediara en el conflicto. De esta manera, el 29 de diciembre, envía la siguiente carta:

"El suscripto, en su carácter de secretario general de la FOM, en representación de los tripulantes de los barcos de la Cía. Arg. De Nav. Nicolás Mihanovich Lda., se dirige al señor Administrador para recabar su intervención a fin de evitar un serio conflicto que está a punto de producirse, provocado por la Cía. Arg. de Nav., al pretender violar el pliego de condiciones, suprimiendo a los tripulantes la ración de vino que le es asignada de acuerdo con los convenios en vigencia. La forma intempestiva en que ha procedido la empresa, obrando sin consultar la voluntad de los tripulantes, ha originado un descontento general que puede originar serias consecuencias. En primer lugar debemos dejar constancia que la supresión del vino no obedece a razones plausibles, dignas de tenerse en cuenta, como podría ser la de contribuir a combatir el alcoholismo; lejos de eso, la empresa sabe que los tripulantes a bordo son sobrios y no se exceden jamás en la bebida, salvo casos muy raros, sin ninguna trascendencia. La empresa alentada por la pasividad de la organización, que por no suscitar conflictos ha tolerado otras transgresiones al pliego de condiciones, pretende hoy, con una nueva imposición, arrancar a los tripulantes una conquista que gozan desde que existe marina mercante. Puede alegarse en descargo de la empresa que esta asigna una suma

⁵⁹¹ "¿Quién lo duda?", en LUM N° 81, diciembre de 1921...

⁵⁹² "La verdad, a los compañeros del Centro de Maquinistas Navales ", en LUM N° 81, diciembre de 1921.

para cada tripulante en compensación de la ración del vino, pero no es menos cierto que esa suma no compensa el gasto que tendría que realizar el tripulante para proveerse de ese artículo. Dejamos constancia de este reclamo; lo formulamos en representación del personal subalterno.⁵⁹³

Que este conflicto, no tan grave, no haya podido resolverse rápidamente, muestra la debilidad de la FOM en este período. Se sabe que entre 1922 y 1923, la FOM busca formar una central de obreros del transporte, a nivel nacional. Así, propone la formación de la Unión Nacional de Transportes⁵⁹⁴, que debería reunir a marítimos, ferroviarios, tranviarios, chauffeurs⁵⁹⁵, carreros y conductores. Aunque, sin demasiado éxito. La FOM también hizo hincapié en las campañas de liberalización de los militantes presos por cuestiones políticas y la acción represiva contra el movimiento obrero⁵⁹⁶. En enero de 1922, el gremio marítimo seguía intentando salir de la crisis y evaluar su situación, y denunciaba los casos de violencia de que eran presos los sindicalistas⁵⁹⁷. En febrero del mismo año, se denuncian los sucesos de la Patagonia, en el que el coronel Varela, jefe de caballería, asesinó a centenares de obreros⁵⁹⁸. En medio del accionar del ejército nacional contra los obreros rurales patagónicos, la burguesía marítima procede a desembarcar obreros federado del vapor *Ciudad de Buenos Aires*. Allí, introduce personal adventicio. La dirección de la FOM logra que los oficiales no estén dispuestos a trabajar con esos obreros al no ser federados. Y la empresa se ve obligada a reemplazarlos por hombres de la FOM.⁵⁹⁹ El suceso no puede dejar de exponerse en toda su significación. El Consejo Federal de la FOM debió convencer a la oficialidad para que no trabaje con ellos. La solidaridad no brotó directamente desde la oficialidad. La tensión con la oficialidad continuaba desarrollándose.⁶⁰⁰

La burguesía marítima no retrocedió en su intención de introducirse directamente en el seno del proletariado a partir de un sindicato amarillo. Por ello la FOM denuncia el accionar de la Liga Naval Argentina. García no podía dejar de exponer en febrero de 1922, que la organización ya no tenía fuerza como antes para oponerse a la burguesía. Eso se manifestaba por ejemplo en el avance del trabajo libre,

⁵⁹³ "Asamblea General. Informe", en LUM N° 83, febrero de 1922.

⁵⁹⁴ Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., p. 89.

⁵⁹⁵ Parapugna, Alberto: *Historia de los coches de alquiler en Buenos Aires*, Ediciones Corregidor, Buenos Aires, 1980, pp. 227-290.

⁵⁹⁶ Troncoso: *Los fundadores...* op.cit., p. 89.

⁵⁹⁷ "Trágica muerte del camarada Pablo Espínola...", en LUM N° 82, enero de 1922.

⁵⁹⁸ "Santa Cruz", en LUM N° 83, febrero de 1922.

⁵⁹⁹ "Desembarco de los tripulantes no federados", LUM N° 83, febrero de 1922.

⁶⁰⁰ "Gremio de oficiales". LUM N° 83. febrero de 1922.

no federado, que por el momento estaba frenándose por la baja de la desocupación, pero que era un elemento que no desaparecía: "Ocupóse luego de la libertad de trabajo...capitalista e hizo un breve relato del procedimiento de las autoridades marítimas que se han sucedido, todas las cuales han tratado y atendido los reclamos de la organización *cuando esta contaba con la fuerza suficiente como para imponer los reclamos formulados.*"⁶⁰¹

La FOM ya no volverá a hacer hazañas memorables ni a ser lo que supo ser entre 1916-1921. Si bien seguía siendo un gremio importante para los sindicalistas de la USA, después de junio de 1921, asistimos a su lenta descomposición. Sólo en 1924 tendrá un rol llamativo, en la huelga contra la ley de jubilaciones.⁶⁰² Después ya casi no se escuchará su nombre. La huelga de 1924 para la FOM se pareció más a un último suspiro en el ocaso que a un grito de vida.

⁶⁰¹ "Asamblea General. Informe", en LUM N° 83, febrero de 1922.

⁶⁰² Ver Dodero: *La navegación...* op.cit., pp. 121-123; Marotta: *El movimiento...* op.cit., Cap. VIII.

VI. CONCLUSIÓN.

vi.a. Forma y contenido de la Gran Huelga.

La lucha entre el proletariado dirigido por la FOM y la burguesía, que tomaba el nombre de empresa Mihanovich, tomó la forma de una huelga parcial de 13 meses que se suceden entre 1920 y 1921. El objeto de la pelea no fue ni el aumento salarial, ni la disminución de la jornada de trabajo, ni jubilaciones ni, mucho menos, el control del Estado en medio de un proceso revolucionario. El elemento en disputa fue el poder de decidir y controlar qué obreros trabajarían en el puerto y cómo habrían de hacerlo.

La burguesía dueña de la empresa Mihanovich quería tener el poder real para organizar a su antojo el proceso de valorización de su capital particular. Para ello, prefería contratar obreros no federados, que tenían menos derechos, eran más baratos y se los podía explotar mejor.

Por el lado de la FOM, el decreto de oficialización de 1919, le había dado el poder de facto para decidir que obreros podían trabajar y cuáles no. Con este poder, el contralor, la FOM se garantizaba la dirección sindical del 95 % de los obreros a embarcarse, con lo cual tenía la capacidad de llegar a todos los puertos del país y más allá también. Se extendía su capacidad de difusión, propaganda y agitación a todo el país, expandiéndose su propia base material. Prácticamente, lo que buscaba era que no hubiera obrero de la rama que no perteneciera al sindicato. Lo que el decreto de oficialización podía llegar a garantizarle era el *monopolio de la representación y negociación sindicales* para todos los obreros de la rama. Este era el objetivo de la FOM al luchar por el contralor.

La neutralidad del Estado se refería a la no represión a los obreros marítimos. Pero, el decreto de oficialización representaba una forma de intervención del Estado, como lo era su disposición a negociar, a través de los ministerios, el jefe policía, el director de la Aduana, el departamento de trabajo o el presidente mismo. Esta intromisión del Estado en el control sindical fue una forma incipiente de estatización del movimiento obrero. Decimos incipiente porque no había desarrollado la cualidad para controlar a los obreros de la rama y a los dirigentes del gremio. Pero, fue una incipiente estatización en la medida en que el Estado fue el que empezó a garantizar en forma directa el control de la FOM sobre los obreros de la rama, a través del decreto, de las negociaciones y de la acción de la Aduana.

La FOM necesitaba este control para garantizarse fuerza a la hora de luchar para

conseguir mejores condiciones de venta para la mercancía fuerza de trabajo, sin cambiar las relaciones sociales capitalistas de la sociedad argentina, más allá de la retórica marxista, que por momentos ostentaba. Es decir, los obreros sindicalistas que dirigen la FOM buscan conseguir mejores condiciones para acumular fuerza social, y, con ella, luchar por reformas en el seno del capitalismo argentino. Para ellos, la mejor forma de hacerlo era construir un sindicato fuerte, donde no se expresara hegemónicamente ninguna ideología partidista en particular, independiente del control del Estado. No buscaban más intervención del Estado que la garantía para monopolizar la representación y negociación sindicales. De allí, que insistiera en que el Estado no debiera intervenir a favor de la burguesía, es decir, reprimiendo a los obreros. Aunque reconocieran en sus publicaciones que el Estado tenía un carácter capitalista de clase, se aferraban a la posibilidad de su neutralidad.

Por estas razones, no había dirigiendo la FOM, obreros sindicalistas buscando hacer una revolución ni una estrategia revolucionaria. Es decir, no se había desarrollado un programa que se planteara la toma del poder del Estado para cambiar las relaciones sociales capitalistas avanzando en la socialización de los medios de producción. Por esta causa, no podemos decir que estos dirigentes fueran sindicalistas revolucionarios.⁶⁰³ Pero, tampoco eran los sindicalistas que buscaron la subordinación del movimiento obrero al Estado a través de los sindicatos, lo que se intentó durante el peronismo. Los sindicalistas de la FOM eran obreros luchando por reformas y que creían que lo mejor era un sindicato fuerte e independiente del Estado y de todo partido. De allí, que esto hombres, como García, como Marinelli, fueran, en realidad, sindicalistas independientes⁶⁰⁴. En este texto, sin embargo, también los hemos llamados *sindicalistas revolucionarios* o *sindicalistas* a secas, por costumbre.

Este es el contenido político que se pone en juego en la huelga de 1920-21. La FOM se comportó como lo que era: una burocracia sindical que luchaba contra la burguesía para conseguir reformas que conlleven mejoras para los obreros sin cambiar la forma social de la vida. Expresó los intereses genuinos de los obreros de tener mejores condiciones de vida, mejores salarios y mejores condiciones para trabajar. Y lucho por ellos, porque la burguesía, encabezada en este caso por la empresa Mihanovich y su gerente Dodero, no iba a regalarles nada. Pero, en esta lucha, nunca intentó llevar a los

⁶⁰³ En rigor, los sindicalistas revolucionarios seguidores de Sorel, pensaban que el camino a la revolución no era el partido sino el sindicato. En los hombres de la FOM, si bien se habla de la necesidad de consolidar y hacer más fuerte al sindicato, se lo plantea para hacer reformas, y no una revolución.

⁶⁰⁴ Sartelli, Eduardo "Un barco en la tormenta...", op.cit.

obreros más allá de esos objetivos. En los hechos, respetó las relaciones sociales que en la retórica criticaba. No estaba dispuesta a dirigir ni a provocar una situación que pudiera desembocar en una situación con potencia revolucionaria incalculable.

La dirigencia confiaba que con la neutralidad del Estado en manos de los radicales y su fuerza sindical alcanzaba para mantener sus derechos ganados. El contenido de la huelga parcial fue el control de la fuerza de trabajo portuaria dentro de los límites que la burguesía misma había impuesto. Esta fue la cuestión portuaria: quién decide y quién no sobre qué obreros trabajan y cuáles no en el puerto.

Por un lado, la empresa Mihanovich, contrató obreros no federados, con apoyo de la ANT y con custodia armada de la Liga Patriótica. Contó con el apoyo de diarios como La Prensa y La Nación. Intentó ganarse la opinión pública y convencer al gobierno de que debía interceder a su favor. Recurrió a obreros en otros países, como Uruguay y Paraguay. En este último, los asalariados se rehusaron por solidaridad a la FOM y al poco tiempo se declararon en huelga. A los dos meses de iniciada la huelga, Mihanovich queda sola frente a la FOM, porque se salen del conflicto Gardella y W & W. Esto sucedería en agosto de 1920:

“Hace pocos días, el Centro de Cabotaje efectuó una reunión, a la que asistió uno de los hermanos Doderó. Este señor, después de exponer la situación actual del conflicto, en nombre de la solidaridad capitalista, recabó de los presentes una resolución conducente a obtener la cooperación de todos los armadores, según dijo para conseguir la solución de la huelga por la derrota nuestra Federación Obrera Marítima. Con muy buen sentido –la experiencia los ha aleccionado duramente- los armadores del Centro de cabotaje se excusaron de tomar ningún acuerdo ni adoptar medidas que pudieran complicar la situación. El representante de la empresa Mihanovich debe haberse convencido, una vez más, de que se encuentra absolutamente solo en el descabellado propósito, con esta agravante para él desconsoladora: a medida que el tiempo pasa, lejos de mejoras, sus situación empeora, y en una forma que resulta de todo punto desastrosa para los intereses de la compañía que administra.”⁶⁰⁵

Por otro lado, enfrente estuvo la Federación de Obreros Marítimos. Tenía el apoyo del resto de los sindicatos marítimos. Supo unir y dirigir a la oficialidad y la tripulación. Contaba con el apoyo de sus pares en Uruguay y Paraguay. Tenía la solidaridad manifiesta de sindicatos a lo largo de todo el litoral. Había establecido un fondo de huelga para sostenerse materialmente en el que se aportaba entre el 10 y el 20 % de los sueldos. Estableció un restaurante para los huelguistas, donde podían alimentarse a unos

⁶⁰⁵ “Cambio de Frente”, en BLUM N° 35, agosto 7 de 1920.

750 obreros y donde se repartía mercaderías. Las mercancías no salían o no se cargaban a los barcos de la empresa. Clave resultó ser el turno rotativo. En los primeros meses, la carga de la huelga recaía en los obreros federados de la FOM, quienes no trabajaban y no recibían sueldo alguno. En este punto era clave el fondo de huelga y el restaurante. Al alargarse la huelga, se estableció el mecanismo de rotación. Se establecieron turnos en que los obreros, que estaban en huelga, rotaban. Así, la totalidad de los obreros hacían la huelga. Mientras unos estaban en paro impidiendo con piquetes que los barcos zarparan, otros estaban trabajando. Al turno siguiente, quienes habían estado trabajando, iban a realizar el paro y el piquete, y quienes lo habían realizado, iban a trabajar. De esta forma, se distribuía el peso de la huelga, el trabajo y el salario. Esta acción sólo podía implementarse porque la FOM tenía el control sobre la mano de obra en el puerto y entonces podía distribuir la fuerza de trabajo. Este mecanismo de rotación no alcanzaba a la oficialidad, como hemos visto, pues ella pertenecía a un barco determinado y por su rango y calidad de trabajo no podía subirse a otra nave. Por ello, recibía un sueldo directamente del fondo de huelga.

La oficialidad era clave, pues su decisión de no zarpar constituía la base de la huelga. Sin su tarea cualificada de dirección, no podía navegarse. La empresa solo podía pasar por encima de la huelga de la FOM en aquellas naves en que había un capitán u otra oficialidad no federada o en desacuerdo con la dirección del sindicato. La unión oficialidad-tripulación era vital para la medida de fuerza.

Hubo asambleas todas las semanas y se había designado un comité de huelga, que duró muy poco. En las asambleas se narraban los hechos últimos y se exponían a votación la práctica a realizar. Los ataques de la prensa son allí tratados. En el boletín bisemanal se exponen síntesis de los argumentos allí vertidos. En las asambleas, como se puede observar en las transcripciones, empiezan a aparecer voces que reclamaban la necesidad de medidas más extremas, especialmente, la huelga general, para solucionar el conflicto. Rápidamente estas voces son contrargumentadas por la dirección de la FOM, con F. García a la cabeza, con el argumento de que aún no era tiempo y que tal medida sería perjudicial, pues beneficiaría a la empresa.

Por último, la FORA IX, de estructura nacional, brindaba apoyo material y moral⁶⁰⁶, y garantizaba la conexión con otros gremios que no fueran del trinomio agroportuario. Si la FOM había crecido al calor de los viajes de sus obreros sobre los ríos y sus

⁶⁰⁶ Lucena y Villena: "La Primera Burocracia Sindical...", op.cit., pp. 75-77.

acciones en los puertos donde desembarcaban, la FORA IX había crecido sobre la espalda de la FOM. Si la FOM era la columna vertebral de movimiento obrero, era, inexorablemente, el sistema nervioso de la FORA sindicalista. Lo que la FORA hacía era darle a la FOM una cobertura nacional más extensa que los barcos, los puertos y los hinterlands. Reunía a muchos otros sindicatos y le daba a la solidaridad real una forma más legítima y legal, ante los ojos de todos los obreros. A su vez, la FOM le daba una estructura sólida y clave en el litoral, capaz de movilizar recursos humanos y dinero. Entre la FOM y la FORA IX había una relación simbiótica. A tal punto llegaba la unión FOM-FORA, que el fracaso de la FOM tomó la forma de fracaso de la FORA IX, en junio de 1921.

Después de trece meses, en marzo de 1921, la FOM llega a un acuerdo con la empresa Mihanovich y declara a los cuatro vientos, que había conseguido una victoria histórica.

vi.b. ¿Por qué la FOM fracasa en junio de 1921?

Una pregunta base que el objeto de estudio nos plantea es a qué se debía esa fuerza de la FOM que le permitió mantenerse en una huelga de trece meses en forma exitosa. Los elementos señalados más arriba son la respuesta. La otra pregunta es por qué la FOM entró en crisis y sufre un rotundo fracaso en la huelga general de junio de 1921 si había ganado la Gran Huelga de 1920-1921, con tan solo 2 meses, aproximadamente, en el medio. Esta ha sido la pregunta que este trabajo ha querido responder. Y merece varias apreciaciones según la realidad, que hemos podido reconstruir y exponer.

Una primera consideración consiste en que la FOM sale vencedora de la Gran Huelga, pero con un costo altísimo: el desgaste económico, moral y organizativo del gremio tras más de un año de lucha. Fue un triunfo que contenía una derrota. Este fenómeno se desarrollaba en un contexto de crisis económica. La caída de los precios agrarios provocaba la caída de la renta agraria. Ya no se trataba de tal o cual burguesía en particular, sino del capital social entero. En esta situación la burguesía ya no estaba dispuesta a ceder nada. Si en una etapa de recuperación como fue la de 1916-1920, la burguesía no cedía, al explotar las crisis en 1921, no era raro que la burguesía reaccionara más violentamente. El Estado mismo que venía negociando con los obreros

debe reprimir porque lo que se ponía en juego no era la finanza de una burguesía, sino la mismísima acumulación argentina de capital. La FOM se hallaba en crisis interna en medio de una burguesía asustada por la crisis y el fantasma del comunismo, y un Estado que veía bajar la renta agraria. Esta determinación económica es la base del proceso que vive la FOM.

A estas determinaciones económicas hay que sumarles las políticas. Como ya señalamos más arriba, la Gran Huelga había dejado problemas organizativos en medio de un proceso de avance patronal. Mientras la FOM está con problemas internos y está convencida de haber ganado y de tener el beneplácito del radicalismo la burguesía no detiene su ataque al movimiento obrero. A través de la LPA y de la ANT busca crear sindicatos amarillos, llenar de crumiros todo lugar de trabajo donde sea posible y exigir la libertad de trabajo. A lo largo y ancho del país produce bajas materiales con muertos y presos. Mientras tanto, la FOM se halla con profundas discusiones de tendencias programáticas distintas, con problemas entre los mismos federados y con una dirección cuestionada por parte de las bases y criticada por toda la prensa burguesa. A tal punto llega la desorganización, que en abril-mayo de 1921, cuando el avance de la burguesía es inocultable, la FOM no cuenta con una conducción segura. A la desorganización de los obreros, la burguesía opone la cohesión detrás de las bandas paramilitares y un Estado que cada vez duda en menos en reprimir.

En mayo de 1921 el Estado decide la apertura del puerto, y la FORA IX y la FOM se niegan a romper su relación con Irigoyen y por eso no llaman a la huelga general. La capacidad de triunfo de una huelga general del movimiento obrero descansaba en una estructura nacional que le permitía movilizar fuerzas obreras en el circuito nervioso del capitalismo argentino: el sistema de transporte de la Pampa Húmeda y sus alrededores. Después de la Semana Trágica de 1919, la acción represora de la Liga Patriótica y la Asociación Nacional del Trabajo había corroído esta estructura al asesinar o encarcelar a cientos de cuadros obreros sindicalistas bajos y medios, anarquistas, socialistas y sindicalistas, sin hacer distinción. Cuando la FORA IX y la FORA V convocan a la huelga general de junio de 1921 para enfrentar el ataque al movimiento obrero, ya era tarde. Primero, los cuadros sindicales encargados de movilizar la fuerza de todo el litoral estaban aniquilados o en prisión. Segundo, el mes de junio, no era el mes donde más fuerza podían hacer sentir los obreros de vanguardia, porque los meses fuertes son los de cosecha (de noviembre a febrero) y había una creciente desocupación por la crisis. En tercer lugar, los ferroviarios no tenían fuerza

suficiente aún producto de sus problemas internos y la represión de la Semana Trágica había eliminado toda posibilidad de movilización de fuerzas obreras en la Capital Federal. En cuarto lugar, a la debilidad interna de la FOM había que sumarles la división y peleas entre los sindicatos de conductores de carros y la distancia que se había creado entre la oficialidad y la tripulación después de marzo. La fuerza del movimiento obrero organizado, y de la FOM especialmente, hacía agua por todas partes.

Es decir, hay claramente problemas materiales económicos y organizativos. Ésto se expresa en las determinaciones ideológicas de la situación. Hay diferencias en el grado de conciencia con el que se mide la realidad que estaba aconteciendo. Mientras la burguesía estaba segura de lo que tenía que hacer, la FOM no sabía donde estaba parada. No sólo no se ponían de acuerdo distintas tendencias y tardaban en darse una dirección acorde a la realidad. La conducción del gremio encarnada en García, confiaban en el radicalismo. La confianza en Irigoyen no les permitió adelantarse a los hechos y preveer una política ante la represión de la burguesía. Se "dejó estar" y miraba para otro lado mientras la burguesía se armaba y avanzaba. La dirigencia sindicalista, y de la FOM principalmente, quedó aislada y rodeada, presa de su propia praxis. Al convocar a huelga general, tardíamente, no había quién se movilizara. Y he ahí el fracaso de la huelga de 1921. García sólo era conciente de la pésima situación de la FOM y de su incapacidad para soportar una huelga general en junio de 1921. Pero, aún conociendo esto, él se opuso a cualquier huelga general desde el momento en que confiaba en que Irigoyen no reprimiría y se dedicaría a negociar. Su ideología no le permitió ver en qué grado la burguesía estaba dispuesta a atacar a su sindicato marítimo.

García expresaba los límites de la estrategia reformista sindicalista. La conciencia de clase corporativa que no veía más que el sindicato como medio para conseguir reformas, fracasó en junio. Al pensar que con la lucha sindical alcanzaba para las reformas y no plantearse seriamente la lucha política, la FOM no supo avanzar y fue derrotada. En su praxis confió en Irigoyen, un personal político que le era ajeno a sus intereses como clase. El sindicalismo confió que con la neutralidad radical bastaba. La dirección marítima desarrolló una confianza ciega en el presidente, aún cuando parte de sus propias bases empezaban a pedir medidas más drásticas como la huelga general.

Estos elementos históricos concretos que causaron la decadencia de la FOM y la derrota del movimiento obrero en 1921, iniciaron una etapa de reflujo y reformulación del proletariado argentino. Fue el fracaso de un fenómeno histórico un poco más

general: los límites de una estrategia reformista que la clase obrera empezaba a elaborar. Esta burocracia sindical luchó por su programa reformista en su corta vida desde 1916 y encontró en junio de 1921, su derrota histórica.

vi.c. ¿Qué fue la FOM? Primera burocracia sindical argentina

Cuando uno mira la Argentina de 1880-1930, lo que observa es el nacimiento y el desarrollo de una clase obrera cada vez más organizada en defensa de sus intereses corporativos, que se da sus primeros sindicatos y sus primeros partidos, a medida que se desarrolla un capitalismo basado en la apropiación de la renta agraria. Es la valorización del capital la que porta la necesidad de explotar fuerza de trabajo para poder producir plusvalía y apropiarse renta del suelo. Esta explotación no tiene más manera de realizarse que a través del contrato jurídico de compra-venta de la capacidad para trabajar. Dadas las condiciones de desocupación que se da en general entre 1914 y 1917, los obreros ven disminuir su salario. Claves resultan, para la acumulación de capital, los obreros portuarios, quienes debían tener aunque más no sea experiencia en el trabajo a bordo y del manejo del barco. Dentro de ellos surge un grupo de hombres que se plantean como finalidad inmediata recomponer el valor de la fuerza de trabajo de los obreros de la rama y construir una organización sindical fuerte para poder luchar por esos intereses corporativos. Por otro lado, aparece la burguesía marítima, encarnada en la empresa Mihanovich, entre otras. Cada capital individual intenta pagar un menor salario a cada grupo de obreros. Es así que la negociación del contrato de compra-venta de fuerza de trabajo toma la forma de una lucha abierta entre los representantes de cada empresa de la rama y los representantes de los obreros organizados.

En este proceso, aparece un actor más. Si cada gerente y burgués representa a los intereses de su capital individual y cada dirigente sindical representa los intereses de los obreros de su oficio o rama, el Estado aparece como el representante de los intereses del capital social. Dado el carácter de la acumulación de capital en Argentina, los intereses que el Estado representa son el garantizar la propiedad privada, la producción de plusvalía y la apropiación de renta agraria. Los obreros marítimos eran, desde este punto de vista, claves para los intereses del Estado.

En el momento de la negociación, la dirección del sindicato marítimo debe defender los intereses corporativos obreros en el seno de la burguesía, ante los representantes de las empresas y del Estado. Pero, a su vez, al traer las propuestas de

ellos, reproduce los intereses burgueses en el seno del proletariado porque lo que los dirigentes sindicales traen consigo es la propuesta de volver al trabajo porque se le había dado al gremio algún derecho. Cualquier derecho ganado para el gremio, obligaba a éste a garantizar el normal funcionamiento del proceso de trabajo. La adquisición de reformas había implicado una alianza entre el Poder Ejecutivo Nacional y la dirección del sindicato marítimo. Esta alianza había sido una de las claves del crecimiento de la FOM. Los beneficios que el gremio marítimo había conseguido, como el contralor y los aumentos de salarios, tenían como contrapartida no tomar medidas que dañaran al gobierno radical. Cuando en la Gran Huelga se produce la división interna, la dirección encabezada por García se niega a convocar a huelga general porque pondría al gobierno en jaque y rompería la alianza con Irigoyen. Aún en los momentos más violentos de la huelga de junio de 1921, la dirección de la FOM se opone a la huelga general y cumple un rol burócrata. En las asambleas se convierte en los hechos en la burguesía dentro de la clase obrera.

La FOM fue la primera burocracia sindical no porque así lo pensaran sus dirigentes ni porque así se llamaran ellos. Lo fue porque en su propia acción, como grupo organizado del movimiento obrero en defensa del valor de la fuerza de trabajo y de mejores condiciones laborales, expresaron los intereses de la burguesía al interior de esta clase obrera argentina. Expresaron los intereses burgueses aunque la burguesía les tuviera miedo. Nunca en su historia la burguesía ha regalado nada. No regala el poder y no regala reformas, aunque éstas no cambien las relaciones de producción. Estos obreros marítimos que se transformaron en burocracia sindical con un discurso revolucionario, debieron luchar en la praxis contra la burguesía encarnada en la empresa Mihanovich. Desarrollaron en su praxis una estrategia reformista que con el correr de las décadas iría desplegándose hasta encarnar en el peronismo. La FOM fue el germen de esta historia.

La fuerza de la FOM brotaba de reunir una serie de elementos concretos, cuya combinación la hizo única. Primero, controlaba una de las dos ramas del tráfico de mercancías a lo largo de toda la nación. Segundo, supo organizar tácitamente, a partir de 1916, a los obreros más calificados y menos calificados bajo una misma disciplina, dirección y programa. Los ferroviarios, en cambio, a pesar de ser una rama clave de transportes, estaban divididos en dos gremios distintos (La Fraternidad, maquinistas y foguistas, socialista; la Federación Obrera Ferroviaria, el resto de los obreros, sindicalista) lo que fracturaba sus posibilidades de lucha y negociación. Tercero, supo

conseguir la herramienta de controlar quien trabajaba en los puertos y los barcos y quién no, a partir del *decreto de oficialización*.

Este decreto fue una primera forma de estatización del movimiento obrero, pues de facto era el Estado a través de la acción de Irigoyen quien reconocía a un sólo sindicato con el poder de representar a los obreros portuarios y les daba el poder de controlarlos. Es decir, de hecho, el Estado les había reconocido el monopolio de la representación y de la negociación sindical y se comprometía a garantizarlos. Breve y ambigua, fue una primera forma de estatización del movimiento obrero. Una forma que aún le permitía al sindicato mantener cierta independencia del Estado. Pero, a cambio, no podía ir más allá de los límites que el Estado burgués imponía. Es en este sentido que contó con la disposición de Irigoyen de negociar. El poder de la FOM termina en abril de 1921 cuando el gobierno liberaliza el puerto y ataca directamente a la FOM. Con el fracaso de la huelga general de junio del '21, sella esta historia. Es Irigoyen quien rompe la alianza, aún cuando los sindicalistas siguen confiando en él.

En sus textos, la FOM expresó sus deseos de revolución, criticó al capital y al Estado. Saludó la Revolución Rusa. Pero, el contenido de su acción concreta fue burgués. Su objetivo era construir una organización sindical homogénea y disciplinada. Creían que el sindicato era la herramienta de la liberalización del hombre. A diferencia de los socialistas y de los comunistas, no veían la clave en la formación de un partido revolucionario para tal tarea. En la misma sintonía, si bien hablaban de revolución, la veían como un horizonte más bien lejano. Su objetivo más inmediato y, en este caso, el más concreto, era conseguir reformas. Es decir, desarrollaban una estrategia reformista en la praxis. Gracias a las victorias que supieron conseguir, la dirección de la FOM expresó lo más avanzado del *corporativismo reformista* de la clase obrera argentina hasta ese momento.

VII. BIBLIOGRAFÍA.

vii.a. Bibliografía General de Consulta.

AAVV: *Vida, obra y trascendencia de Sebastián Marotta. Juicios, semblanzas y anecdotario de un precursor del sindicalismo*, Editorial Calomino, Buenos Aires, 1971.

AA.VV: *Nueva Historia Argentina*, Tomo V y VI, Editorial Sudamericana, 2000.

Abad de Santillán: *LA FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero revolucionario en la Argentina*, Ediciones Nervios, Bs. As, 1933.

Acevedo, Anacarsis: *Investigación a la Forestal*, CEAL, Bs. As., 1983.

Adamovsky, Ezequiel: *Historia de la clase media en Argentina. Apogeo y decadencia de una ilusión 1919-2003*, Editorial Planeta, Buenos Aires, 2009.

Adamovsky, Ezequiel: "Historia y lucha de clase. Repensando el antagonismo social en la interpretación del pasado" en *Nuevo Topo Revista de historia y pensamiento crítico* N° 4, Buenos Aires, 2007.

Alonso, Paula: *Entre la Revolución y las urnas. Los orígenes de la UCR y la política argentina de los años noventa*, Buenos Aires, Sudamericana-Universidad de San Andrés, 2000.

Álvarez, Juan: *Las guerras civiles argentinas*, EUDEBA, 7° edición (primera edición, 1910), Buenos Aires, 1985. .

Ansaldi, Waldo (compilador): *Conflictos obrero-rurales pampeanos (1900-1937)*, CEAL, Buenos Aires, 1993, Tomos I, II y III.

Ansaldi, Waldo: "De abejas, de arquitectos y de carpinteros. A propósito de 'Historia y Ciencias Sociales', *Cuadernos del CISH, Sociohistórica* 11/12, Centro de Investigaciones Socio Históricas, Universidad de La Plata, 2002.

Ansaldi, Waldo: "Estado, partidos y sociedad en la Argentina radical, 1916-1930", en *Cuadernos del Claeh* año 14 N° 50, Montevideo, 1989.

Ansaldi, Waldo: "La interferencia está en el canal. Mediaciones políticas (partidarias y corporativas) en la construcción de la democracia en Argentina", en *Boletín Americanista* N° 44, Universidad de Barcelona, 1994.

Ansaldi, Waldo: "La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático ", en Falcón (director) *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Editorial Sudamericana, Bs. As, 2000.

Arceo, Enrique: *Argentina en la Periferia Próspera. Renta Internacional, dominación oligárquica y modo de acumulación*, Universidad de Quilmas, 2003.

Astarita, Carlos: *Del feudalismo al capitalismo. Cambio social y político en Castilla y Europa Occidental, 1250-1520*, Universidad de Valencia – Universidad de Granada, 2005.

Astarita, Carlos: "En las tradiciones de Weber y de Marx. Reflexiones sobre un artículo de Waldo Ansaldi", en *Cuadernos del CISH, Sociohistórica* 19/20, Centro de Investigaciones Socio Históricas, Universidad de La Plata, Prometeo Libros, 2007.

Astarita, Carlos: "Historia y Ciencias Sociales. Préstamos y reconstrucción de categorías analíticas ", en *Cuadernos del CISH, Sociohistórica 8*, Centro de Investigaciones Socio Históricas, Universidad de La Plata, 2000.

Azzi, María Susana y Ricardo de Titto: *Pioneros de la industria argentina*, El Ateneo, Buenos Aires, 2008.

Baudino, Verónica: *El ingrediente secreto. Arcor y la acumulación de capital en la Argentina (1950-2002)*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2008.

Bayer, Osvaldo: *Los anarquistas expropiadores*. Legaza, Buenos Aires, 1986.

Bayer, Osvaldo: *Los vengadores de la Patagonia Trágica*, Galerna, Buenos Aires, 1974.

Beato, Paulina: *Las Reformas Portuarias en América Latina, Estudio de Tres Puertos*, BID, Departamento de Programas Sociales y Desarrollo Sostenible, Washington D. F., 1996.

Belkin, Alejandro: *Sobre los Orígenes del Sindicalismo Revolucionario en Argentina*, Cuaderno de trabajo N° 74 Ediciones Centro Cultural la Cooperación, Buenos Aires.

Belkin, Alejandro: *Orígenes Nacionales del Sindicalismo Revolucionario*, en <http://www.centrocultural.coop/>

Bil, Damián: *Descalificados: proceso de trabajo y clase obrera en la rama gráfica*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2007.

Bil, Damián: "Gran Industria y Descalificación de los obreros gráficos Buenos Aires 1880-1920", en *Razón y Revolución N° 14*, Buenos Aires, 2005.

Bilsky, Edgardo: *La Semana Trágica*. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1984.

Bunge, Alejandro: *Una Nueva Argentina*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1984 (1° Edición 1940).

Burkhalter, Larry: *Privatización Portuaria, Bases, Alternativas y Consecuencias*, CEPAL, Santiago de Chile, 1999.

Camarero, Hernán: *A la conquista de la clase obrera: Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2007.

Camarero, Hernán: "Consideraciones sobre la historia social de la Argentina urbana en las décadas de 1920 y 1930: clase obrera y sectores populares", en *Nuevo Topo Revista de historia y pensamiento crítico N° 4*, Buenos Aires, 2007.

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

Caruso Laura: "El Soviet del Puerto de Buenos Aires: trabajadores marítimos, contratación exclusiva y decretos de oficialización (1919-1921)", ponencia presentada en la mesa N° 2 de V JORNADAS NACIONALES ESPACIO, MEMORIA, IDENTIDAD Rosario, 8, 9 y 10 de Octubre de 2008.

Caruso, Laura: "La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre 1916 ", en *Revista de Estudios Marítimos N° 1*, Mar del Plata, 2008.

Caruso Laura: "La industria marítima en Argentina (1870-1930): su régimen de trabajo" en *Razón y Revolución N° 11*, Buenos Aires, 2003.

- Cassaretto, Martín: *Historia del movimiento obrero argentino, Tomo I y II*, Buenos Aires, 1947.
- Caterina, Luis María: *La Liga Patriótica Argentina. Un grupo de presión frente a las convulsiones sociales de la década del '20*. Buenos Aires, Editorial Corregidor, 1995.
- CEPAL: *Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 65, Santiago de Chile, 1991. CEPAL, *La reforma laboral y la participación privada en los puertos del sector público*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 77, Santiago de Chile, agosto. CEPAL (1992),
- CEPAL: *La reestructuración de empresas públicas: El caso de los puertos de América Latina y el Caribe*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 68, Santiago de Chile, julio. Publicación de las Naciones Unidas, 1991.
- Davchevsky, Fernando: "El petróleo argentino bajo la lupa", en Anuario CEICS 2007, Buenos Aires, 2007.
- Del Campo, Hugo: *El Sindicalismo Revolucionario, 1905-1945*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1986.
- Del Campo, Hugo: "Los orígenes del movimiento obrero argentino" en Pla, Alberto (as.) *Historia del Movimiento Obrero Tomo 2*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1973.
- Del Campo, Hugo: *Sindicalismo y Peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Siglo XXI Editores Argentina, Buenos Aires, 2005.
- Devoto, Fernando: Gianfausto Rosoli y Diego Armus, *La inmigración italiana en Argentina*, Editorial Biblos, Buenos Aires, 2000.
- Devoto, Fernando, "Las sociedades italianas de ayuda mutua en Buenos Aires y Santa Fe. Ideas y problemas" en *Studi emigrazione*, Centro Studi Emigrazione, Roma, anno XXI N° 75, 1984.
- Díaz, Hernán: *Años de formación política. Selección de textos 1916-1931*, Buenos Aires, 2008.
- Díaz, Hernán: *Historia de la Federación de sociedades gallegas: Identidades políticas y prácticas militantes*, Editorial Biblos, Bs. As., 2008.
- Falcón, Ricardo y Alejandra Monserrat: "Estado, empresas, trabajadores y sindicatos, en Falcón, Ricardo: *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Ed. Sudamericana, Buenos Aires, 2008.
- Ferreres, Orlando: *Dos siglo de economía argentina (1810-2004). Historia argentina en cifras*, El Ateneo, Buenos Aires, 2005.
- Gandolfo, Rómulo: "Las sociedades italianas de socorros mutuos de Buenos aires: Cuestiones de clase y etnia dentro de una comunidad de inmigrantes (1880.1920) " en Devoto, Fernando y Eduardo Miguez (compiladores): *Asociacionismo, trabajo e identidad étnica*, CEMLA-CSER-IEHS, Buenos Aires, 1992.
- Garguin, Enrique: "Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930", Mimeo, 2000.
- Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach: *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas argentinas*, Emecé. Buenos Aires, 2007.
- Ghio, José María: *La Iglesia Católica en la política argentina*, Prometeo, Bs. As., 2008.
- Giddens, Anthony: *El capitalismo y la moderna teoría social*, Editorial Idea Books, Buenos Aires, 1999.

- Godio, Julio: *Historia del Movimiento Obrero Argentino*. Tiempo Contemporáneo. Buenos Aires, 1973.
- Godio, Julio: *La semana trágica de enero de 1919*, Granica, Buenos Aires, 1973.
- Gori, Gastón: *La forestal: La tragedia del Quebracho Colorado*, Editorial Proyección, Buenos Aires, 1974.
- Guerrero, Diego (coordinación): *Lecturas de Economía Política*, Editorial Síntesis, España, 2002.
- Gramsci, Antonio: *Notas sobre Maquiavelo, sobre política y sobre el Estado moderno*, Editorial Nueva Visión, Buenos Aires, 2003.
- Gutiérrez, Leandro y Luis Alberto Romero: *Sectores populares, cultura y política: Buenos Aires en la entreguerra*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2007.
- Halperín Donghi, Tulio: *Vida y Muerte de la República Verdadera (1910-1930)*, Editorial Ariel, Buenos Aires, 2005.
- Harari, Ianina: "Tracción a Sangre: "Proceso de trabajo y clase obrera en la industria del carruaje", en *Razón y Revolución N° 15*, Buenos Aires, 2006.
- Hobsbawm, Eric: *Historia del siglo XX*, Editorial Crítica, 2005.
- Horowitz, Joel: *Los sindicatos, el estado y el surgimiento de Perón 1930/1946*, EDUNTREF, Buenos Aires, 2004.
- International Labour Office: *Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo: Con inclusión de las normas sobre la pesca, el trabajo portuario y la navegación interior*, International Labour Organization, 2000.
- Iñigo Carrera, Juan: "Crisis de sobreproducción general y crisis absoluta del modo de producción capitalista", en *Razón y Revolución N° 18*, Buenos Aires, 2008.
- Iñigo Carrera, Juan: *La acumulación de capital en Argentina*, CICP, Buenos Aires, 1998, Mimeo.
- Iñigo Carrera, Juan: *La formación económica de la sociedad argentina. Volumen I. Renta agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2007.
- Iñigo Carrera, Nicolás: "La centralidad de la clase obrera en el pasado y presente de la Argentina", en Lagos, Marcelo (ed.) *A cien años del informe Bialek Massé*, Jujuy, UNJ, 2004.
- Iñigo Carrera, Nicolás: *La Estrategia de la Clase Obrera 1936*. Ediciones Madres de Plaza de Mayo, Buenos Aires, 2004.
- Iñigo Carrera, Nicolás: "La historia de los trabajadores", en Gelman (compilador): *La historia económica argentina en encrucijada. Balances y perspectivas*, Prometeo, Buenos Aires, 2006.
- Iscaro, Rubens: *Historia del movimiento sindical*, Editorial Fundamentos, Buenos Aires, 1973.
- Kabat, Marina: *Del taller a la fábrica. Proceso de trabajo, industria y clase obrera en la rama del calzado (Buenos Aires 1870-1940)*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2005.
- Kabat, Marina y Eduardo Sartelli: "¿Clase obrera o sectores populares? Aportes teóricos y empíricos para una discusión necesaria", en *Anuario CEICS N° 2*, Buenos Aires, 2008.

Kornblihtt, Juan: *Crítica del marxismo liberal. Competencia y monopolio en el capitalismo argentino*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2008.

Laclau, Ernesto: "Modos de Producción, sistemas económicos y población excedente. Aproximación histórica a los casos argentino y chileno", en Giménez Zapiola, Marcos (com.): *El Régimen Oligárquico. Materiales para el Estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, Amorrortu editores, Buenos Aires, 1975.

Labriola, Arturo: *Riforme e rivoluzione sociale*. Lugano: Società Editrice Avanguardia, 1906.

Lucena, Alberto y Cesar Villena: "La Primera Burocracia Sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921", en *Anuario del CEICS N° 2*, Buenos Aires, 2008.

Lukács, George: *Historia y Conciencia de Clase*, Editorial Grijalbo, España, 1978.

Marotta, Sebastián: *El movimiento sindical argentino*, Ediciones Lacio, Buenos Aires, Tomo 1, 1960; Tomo 2, 1961; Tomo 3, 1970.

Marx, Carlos: *El Capital, Crítica de la Economía Política*, Tomo I, 3 Volúmenes, Siglo XXI, 1984.

Marx, Karl: *Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*, Siglo XXI España Editores, 2007, Tomo I.

Marx, Karl: *La Cuestión Judía (y otros escritos)*, Editorial Planeta, 1992.

Murmis, Miguel y Juan Carlos Portantiero: *Estudios sobre los orígenes del peronismo*, Siglo XXI, Buenos Aires, 1972.

Oddone, Jacinto: *Gremialismo Proletario Argentino*, Editorial La Vanguardia, Buenos Aires, 1949.

Oddone, Jacinto: *Historia del socialismo argentino*, Tomo I y II, Editorial La Vanguardia, Buenos Aires, 1934.

Offe, Claus: *Autoretrato a distancia. Toqueville, Weber y Adorno en los Estados Unidos de América*, Katz Editores, Buenos Aires, 2006.

Orlando, Carlos y Perla Aronson: *Dossier: metodología y epistemología en Weber*, Colección Cuadernos de Sociología Serie Teoría, Eudeba, Buenos Aires, 1999.

Ortiz, Ricardo: *Historia Económica de la Argentina*, Plus Ultra, Buenos Aires, 1978.

Ospital, María Silvia: *Inmigración y nacionalismo: la Liga Patriótica y la Asociación del Trabajo (1910-1930)*, CEAL, Buenos Aires, 1994

Palacios Juan Manuel: "¿Revolución en las Pampas?", en *Desarrollo Económico* Vol. 95 N° 140, Bs. As., 1996.

Parapugna, Alberto: *Historia de los coches de alquiler en Buenos Aires*, Corregidor, Buenos Aires, 1980.

Pascucci, Silvina: "Caridad y Explotación. El trabajo en los institutos de beneficencia y el desarrollo del capitalismo en la Argentina de principio del siglo XX", en *Razón y Revolución N° 10*, Buenos Aires, 2002.

Pascucci, Silvina: *Costureras, Monjas y Anarquistas: trabajo femenino, Iglesia y lucha de clases en la industria del vestido (Buenos Aires 1890-1940)*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2007.

- Persello, Ana Virginia: *Historia del Radicalismo*, Editorial EDHASA, Bs. As. 2007.
- Pla, Alberto: "Apuntes para una discusión metodológica: clases sociales o sectores populares", en *Anuario Rosario* N° 4, 1989-1990.
- Quiroga Lavié: *Introducción a la teoría social de Max Weber*, Ediciones Pannedille, Buenos Aires, 1970.
- Rapoport, Mario y colaboradores: *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*, Ediciones Macchi, 2000.
- Rock, David: *El Radicalismo Argentino, 1890-1930*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 2001.
- Rodríguez, Adolfo Enrique: *Cuatrocientos años de policía en Buenos Aires*, Editorial Policial, Policía Federal Argentina, Buenos Aires, 1981.
- Rodríguez, Richard y Martos Dauer: *El buque Mercante: Un análisis sociológico*, Ediciones UPC-CEPAL, 1996,
- Rojas, Isaac Francisco: *Intereses argentinos en la cuenca del Plata*. Ediciones Libera, Buenos Aires, 1974.
- Romariz, José Ramón: *La Semana Trágica*. Editorial Hemisferio, 1952.
- Romero, Luis Alberto: *Breve Historia Contemporánea de Argentina*, Fondo de Cultura Económica, 1994.
- Romero, Luis Alberto: *El Radicalismo*, Ediciones Cepe, Buenos Aires, 1974.
- Romero, Luis Alberto: "Una Nación Católica: 1880-1946", en Altamirano (ed.): *La Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, Ariel, 1999
- Saita, Sylvia: *Regueros de tinta: El diario Crítica en la década de 1920*, Bs. As., Sudamericana, 1998.
- Sartelli, Eduardo: "Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-1922)", en: *Razón y Revolución*, N° 2, Buenos Aires, 1996.
- Sartelli, Eduardo: "¿Cómo se estudia la historia de la industria? Una crítica y una propuesta desde el estudio de los procesos de trabajo", en *Anuario del CEIC 2007*, Ediciones ryr, Bs. As., 2007.
- Sartelli, Eduardo: "Cuando Dios era argentino: La crisis del mercado triguero y la agricultura pampeana (1920-1950)", en *Anuario*, Universidad de Nacional de Rosario, 1994.
- Sartelli, Eduardo: "Del asombro al desencanto: La tecnología rural y los vaivenes de la agricultura pampeana", en: Andrea Reguera y Mónica Bjerg (comp.): *Sin estereotipos ni mitificaciones. Problemas, métodos y fuentes de la historia agraria*, IHES, Tandil, 1995.
- Sartelli, Eduardo: "El nivel tecnológico de la agricultura pampeana, 1880-1940. A propósito del "atraso" de mecanización de la cosecha maicera", en: *Estudios Sociales* (Revista Universitaria Semestral), Santa Fe, 1993.
- Sartelli, Eduardo: "Hombres y mujeres cuyos nombres ignórase", en *Revista Razón y Revolución* N° 14, Bs. As., 2005.
- Sartelli, Eduardo: "Las apuestas del movimiento obrero en la crisis de la Primera Guerra Mundial, 1914-1922", en *Boletín* N° 5 de CEHO, 1993.

- Sartelli, Eduardo: *La Cajita Infeliz, Un viaje a través del capitalismo*, Ediciones ryr, Bs. As., 2005.
- Sartelli, Eduardo: *La plaza es nuestra*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2007.
- Sartelli, Eduardo: "La vida secreta de las plantas: el proletariado agrícola pampeano y su participación en la producción rural", en *Anuario Escuela de Historia*, Facultad de Humanidades y Artes, Univ. Nacional de Rosario, 1997.
- Sartelli, Eduardo (Dir.): *Patrones en la Ruta, El conflicto agrario y los enfrentamientos en el seno de la burguesía marzo-junio de 2008*, Ediciones ryr, Bs. As., 2008.
- Sartelli, Eduardo: "Procesos de trabajo y desarrollo capitalista en la agricultura. La región pampeana, Investigaciones ", en *Razón y Revolución N° 6*, Buenos Aires, 2000.
- Sartelli, Eduardo: "¿Revolución en la historiografía pampeana? Una respuesta a "¿Revolución en las pampas?" de Juan Manuel Palacios ", en *Desarrollo Económico N° 146*, Buenos Aires, 1997.
- Sartelli, Eduardo: "Ríos de oro y gigantes de acero. Tecnología y clases sociales en la pampa" en *Razón y Revolución N° 3*, Buenos Aires, 1997.
- Sartelli, Eduardo: *Sindicatos obreros rurales. La UTA y las huelgas de 1918-22* Trabajo presentado en el Seminario de Metodología e Investigación, Estructura Agraria y movimientos sociales en la Región Pampeana, 1900-1950, dictado por el Prof. Waldo Ansaldi en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en el I. cuatrimestre de 1987.
- Sartelli, Eduardo: "Sindicatos rurales en la Región Pampeana (1900 –1922)", en Waldo Ansaldi (comp.): *Conflictos obreros rurales pampeanos, 1900-1937*, CEAL, Buenos Aires, 1993.
- Sartelli, Eduardo: *Sindicatos rurales en la región pampeana, 1900-1937*, Primer informe a CONICET, Beca de Iniciación, 1990.
- Sartelli, Eduardo: *Sindicatos rurales en la región pampeana, 1930-1947*, Informe final a CONICET, Beca de Iniciación.
- Sartelli, Eduardo: "Tres expresiones de una crisis y una tesis olvidada", en: *Razón y Revolución N° 1*, julio 1995.
- Sartelli, Eduardo: *Un barco en la tormenta*, Mimeo.
- Sartelli, Eduardo: *Un sindicato en la tormenta: La F.O.M. y la "nacionalización" de la clase obrera argentina (1914-1922)*, Informe final a CONICET, Beca de Perfeccionamiento, 1991.
- Sindicaro, Ricardo: *La política mirada desde arriba: las ideas del diario La Nación, 1909-1989*, Bs. As., Sudamericana, 1993
- Sorel, Georges: *Reflexiones sobre la violencia*. Santiago de Chile: Ercilla, 1935.
- Suriano, Juan: *Anarquistas: cultura y política libertaria en Buenos Aires, 1890-1910*, Manantial, Buenos Aires, 2001.
- Suriano, Juan: "Los dilemas actuales de la historia de los trabajadores", en Gelman (compilador): *La historia económica argentina en encrucijada. Balances y perspectivas*, Prometeo, Bs. As, 2006.
- Tarcus, Horacio (Dir.): *Diccionario biográfico de la izquierda argentina, De los anarquistas a la "nueva izquierda " (1870-1976)*, Emecé editores, Buenos Aires, 2007.

Tato, María Inés: *Viento de Fronda. Liberalismo, conservadurismo y democracia en la Argentina 1911-1932*, Bs. As., Siglo XXI Editores, 2004.

Torre, Juan Carlos: *La Vieja Guardia Sindical y Perón. Sobre los Orígenes del peronismo*, EDUNTREF, Bs. As., 2006.

Tovar, Beatriz, Sergio Jara Díaz y Lourdes Trujillo, *Una función de costes multiproductiva para terminales portuarias. Algunas orientaciones para regular*, Documento de Trabajo 2003-08, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria, España, 2008.

Troncoso, Oscar: *Fundadores del gremialismo obrero*, CEAL, Buenos Aires, 1983, Tomo 1 y 2.

Valdez Goyeneche, Jorge: *La estructura pesquera argentina. El problema pesquero en la economía argentina*, Eudeba, Buenos Aires, 1974.

Vázquez Presedo, Vicente: *El Caso Argentino, migraciones de factores, comercio exterior y desarrollo 1875-1914*, Eudeba, Buenos Aires, 1971.

Vázquez Presedo, Vicente: *Estadísticas Históricas Argentina (comparadas)* Ediciones Macchi, Buenos Aires, 1971, Tomo I y II.

Vázquez Presedo, Vicente: *Estadísticas Históricas Argentinas*, Tomo II, Ediciones Macchi, Bs. As., 1976.

Weber, Marianne: *Max Weber: A Biography*, Transaction Publishers, 1988.

Weber, Max: *¿Qué es la Burocracia?*, Editorial Leviatán, Buenos Aires, 1991.

Weber, Max: *El Político y El Científico*, Prometeo libros, Buenos Aires.

Zanatta, Loris: *Del Estado Liberal a la Nación Católica. Iglesia y Ejército en los orígenes del peronismo 1930-1943*, Editorial Universidad de Quilmes, 2005

vii.b. Fuentes Primarias Consultadas.

Periódicos y Boletines

Boletín de la Unión del Marino 1920-1921 (BLUM)

Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo (BSAT).

El Diario (ED)

La Acción Obrera (LAO)

La Argentina (LA)

La Concordia (LC)

La Época (LE)

La Fronda (LF)

La Nación (LN)

La Organización Obrera (LOO)

La Prensa (LP)

La Unión del Marino (LUM)

Suárez, Ramón "De la gran huelga..." en *La Internacional*, 6 de mayo de 1921.

Memorias

Borda, Angel: *Perfil de un libertario. Cuentos, narraciones y poesías del butiral. Historia sindical de Entre Ríos*, Editorial Reconstruir, Buenos Aires, 1987.

Dodero, Luis: *La navegación en la cuenca Del Plata y sus propulsores. Origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada, Memorias Personales*, Buenos Aires, 1976.

Marinelli, Fortunatto: *Por el derecho obrero. Resumen histórico de la gran huelga marítima. Febrero 12 1920-marzo 10 1921, Mayo de 1921* (Marinelli).

Memoria y Balance del Consejo Federal del Undécimo Congreso (enero de 1919-noviembre 1920) de la FORA, Talleres Gráficos de 1ª compañía General de Fósforos, Buenos Aires. (MB)

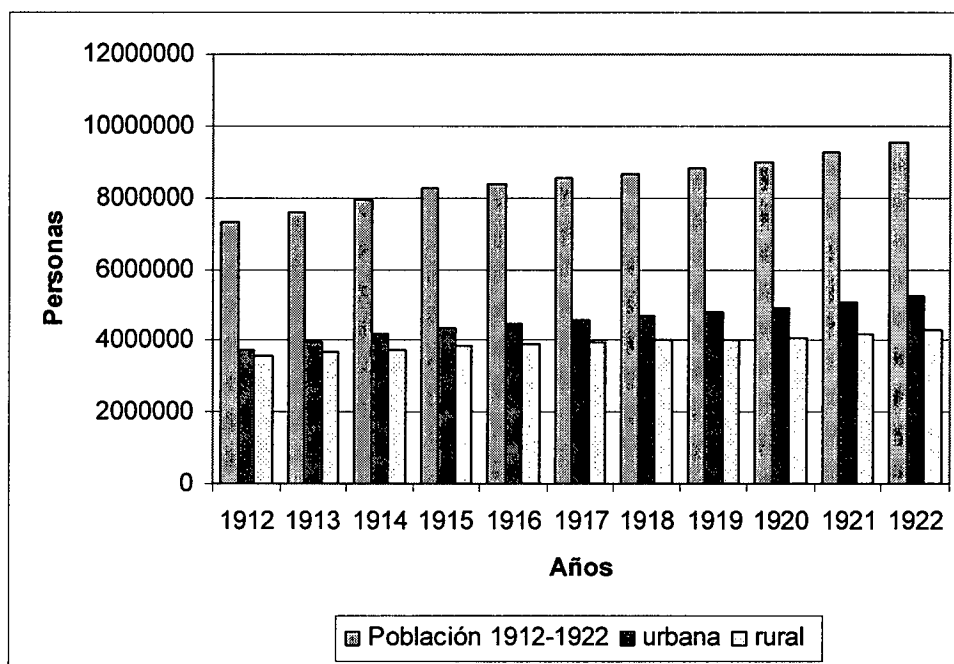
"Memorial de la FOM", en *Boletín de la Unión del Marino*, Buenos Aires, abril 10 de 1920. (MF)

Apéndice 1

Población argentina 1912-1922

Año	Total	Urbana	Rural
1912	7.322.097	3.739.803	3.582.293
1913	7.614.761	3.951.717	3.663.044
1914	7.919.123	4.174.515	3.744.608
1915	8.235.651	4.365.593	3.870.058
1916	8.378.004	4.465.676	3.912.328
1917	8.522.818	4.567.895	3.954.923
1918	8.670.136	4.672.293	3.997.843
1919	8.819.999	4.778.910	4.041.089
1920	8.972.453	4.887.792	4.084.661
1921	9.245.755	5.063.724	4.182.031
1922	9.527.382	5.245.808	4.281.574

Fuente: Ferreres: *Dos siglos de economía argentina*, Cap. 2.



Fuente: Ídem.

Apéndice 2

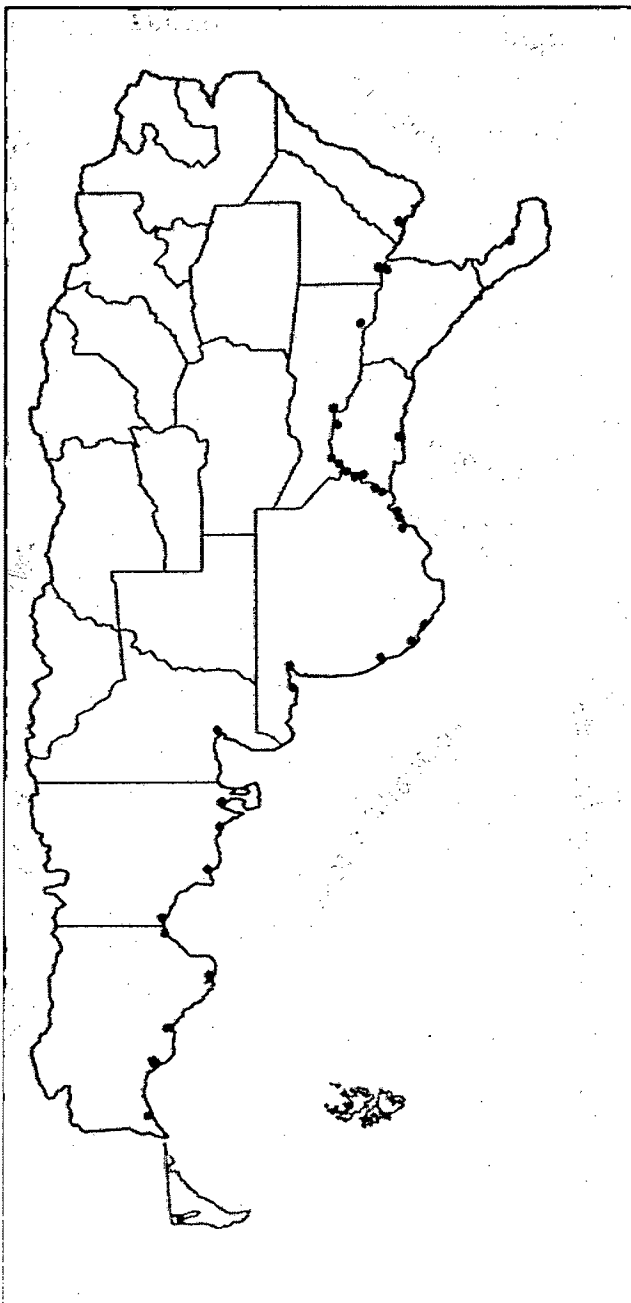
Población distribuida por provincias en 1920.

Provincia	Habitantes
Capital Federal	1779,5
Buenos Aires	2372,2
Catamarca	108,6
Córdoba	841,8
Corrientes	376,4
Chaco	69,8
Chubut	29,9
Entre Ríos	478,5
Formosa	26,8
Jujuy	89,6
La Pampa	111,9
La Rioja	85,1
Mendoza	320
Misiones	71,1
Neuquén	35,5
Río Negro	52,4
Salta	162,8
San Juan	138,3
San Luis	124,7
Santa Cruz	13
Santa Fe	1016,1
Santiago del Estero	293,8
Tucumán	371,9
Tierra del Fuego	2,9
Total	8972,6

Fuente: Ídem.

Apéndice 3

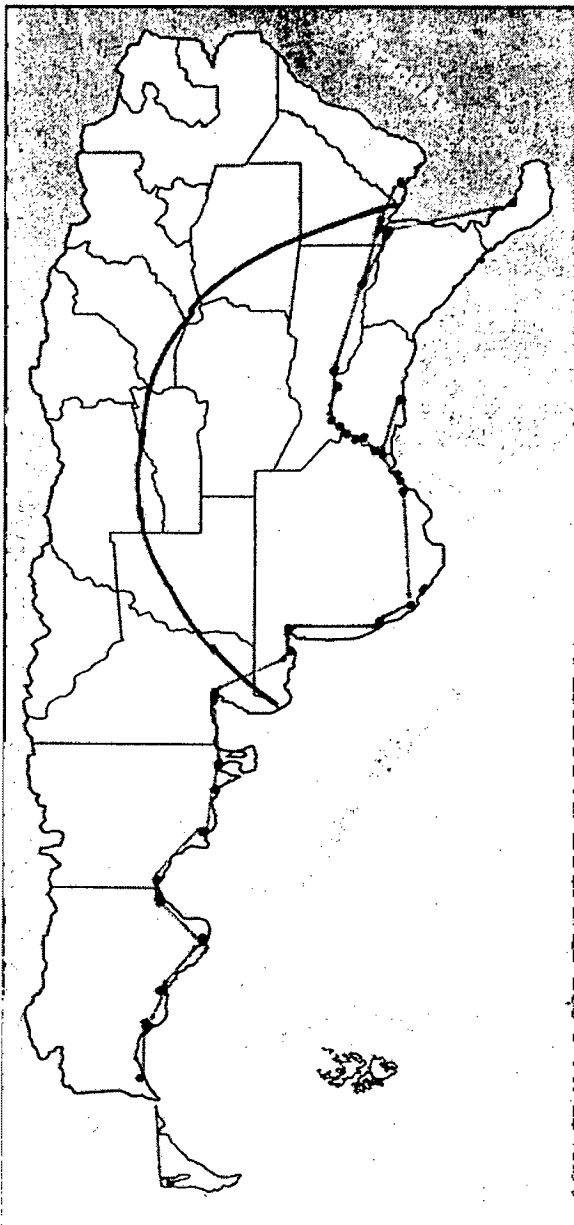
Puertos Argentinos



Fuente: <http://www.consejoportuario.com.ar>

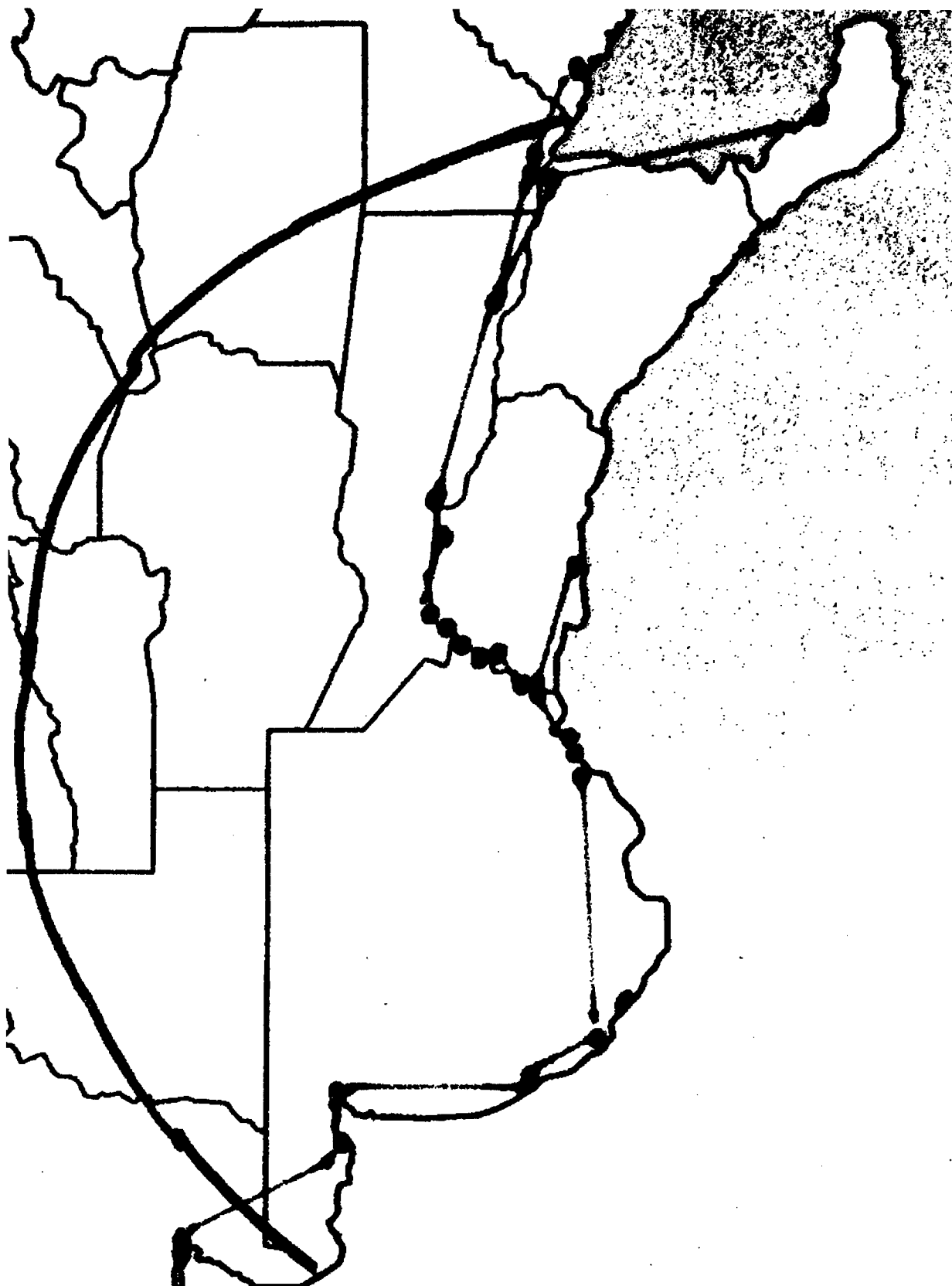
Apéndice 4:

Esquema de la estructura portuaria argentina y la región capitalista más importante.



Esquema de elaboración propia en base a <http://www.consejoportuario.com.ar/ubicacion.aspx>

Esquema de la estructura portuaria sobre la que se asienta la FOM en el Litoral



Esquema de elaboración propia en base a <http://www.consejoportuario.com.ar/ubicacion.aspx>

Apéndice 6

Tonelaje de los buques entrados en puertos argentinos (miles) 1900-1929

Año	Del Exterior	Del Interior	Nº de Buques
1900	6138	6404	36
1910	13228	8279	45
1914	14165	10854	48
1920	10875	8080	36
1929	20372	22732	68

Fuente: Vázquez Presedo: *Estadísticas Históricas Argentinas*, T II, p.176.

Desarrollo de la Marina Mercante Argentina

Año	Nº de Buques	Tonelaje bruto (miles)
1901	203	85
1910	267	164
1913	308	215
1920	198	150
1930	335	323

Fuente: Ídem.

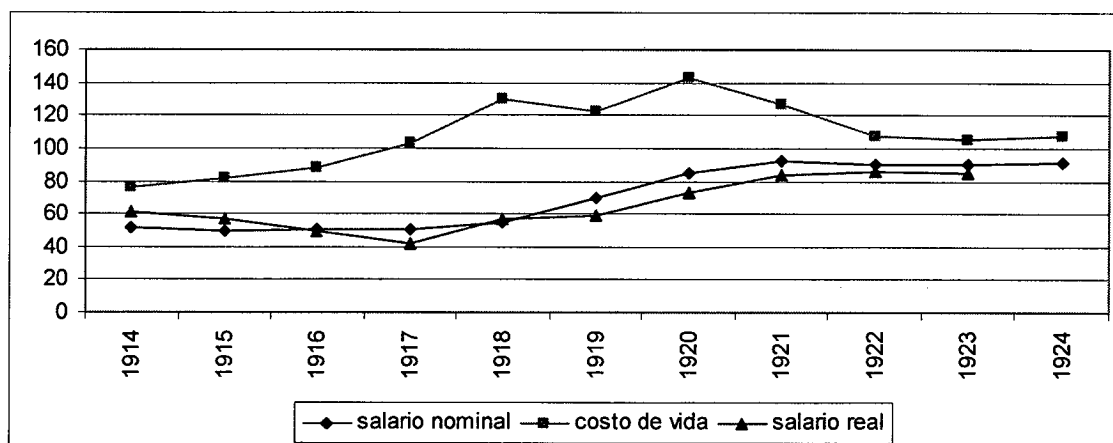
Apéndice 7

Salario real en la Ciudad de Bs. As. Números índices (Base 1929 = 100)

Años	Retribución % por hora	Duración del trabajo	Salario nominal	Costo de vida	Salario Real
1914	47,3	109,1	51,6	76	68
1915	44,4	112,4	49,9	82	61
1916	44,7	112	50,1	88	57
1917	45,8	109,9	50,4	103	49
1918	51,3	106,2	54,4	130	42
1919	67,5	102,8	69,4	122	57
1920	83,9	100,5	84,4	143	59
1921	92	100,7	92,7	127	73
1922	88,9	100,9	89,8	107	84
1923	89,5	100,7	90,2	105	86
1924	90	100,9	90,8	107	85

Fuente: Vázquez Presedo: op.cit., p. 46

Evolución del salario real en la Ciudad de Bs. As 1914-1924



Resumen General de huelgas en el período 1914-1924

Años	Huelgas Cifras absolutas	Huelguistas		Jornadas Perdidas		Salarios Perdidos	
		Cifras absolutas	Índice	Cifras absolutas	Índice	Cifras absolutas	Índice
1914	64	14137	50	83044	18,1	350505	10,2
1915	65	12077	42,7	49183	10,7	178797	5,2
1916	80	24321	86	233878	51,1	783001	22,8
1917	138	136062	481,2	2100269	459,5	8152631	237,5
1918	196	133042	470,6	2191773	479,5	9907336	288,6
1919	367	308967	1092,8	3262705	713,9	16737676	487,6
1920	206	134015	474	3693782	808,2	21754462	633,8
1921	86	139751	494	976270	213,6	6707803	195,4
1922	116	4737	16	150894	33	1003403	29,2
1923	93	19190	67	895842	196	5394229	157,1
1924	77	277071	980	1268318	277,5	7140630	208

Fuente: *Ibid.*, p. 47.

Apéndice 8

Renta Agraria y Tasa de Ganancia en Argentina 1910-1924

Años	Renta Agraria en millones de 2004	Tasa Ganancia del capital total
1910	6832	12,2
1911	4640	10,4
1912	8313	10,2
1913	7331	11,2
1914	7035	10,3
1915	8874	11,4
1916	7123	12,4
1917	5121	13,3
1918	7128	15,3
1919	6857	12,9
1920	6103	14,6
1921	3581	13,1
1922	5224	13,4
1923	4933	16,4
1924	5254	15,9

Fuente: Iñigo Carrera: *La formación económica de la sociedad argentina*, Imago Mundi, Bs. As., 2008, pp. 88-89 y 98-99.

