

Huelgas portuarias y ferroviarias en el “granero del mundo”: la disputa por el control del lugar de trabajo (Buenos Aires, 1903-1904)

LUCAS POY

lucaspoy@gmail.com

Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani” – UBA/CONICET

Resumen

Es habitual, en la historiografía sobre el movimiento obrero argentino, ubicar a la primera década del siglo XX como un período de aguda conflictividad, atravesado por grandes huelgas y avances organizativos de los sindicatos y partidos proletarios. Esta caracterización, sin duda correcta, no debe hacer perder de vista la importancia de precisar con más detalle los ciclos de ascenso y reflujos de las luchas obreras en el transcurso de esa década. Con el objetivo de contribuir a esta cronología, esta ponencia examina el ciclo de huelgas que se desarrolló entre diciembre de 1903 y abril de 1904 en Buenos Aires y en otros puntos del país. Apoyándose en un relevamiento extenso de la prensa comercial, política y gremial porteña, la ponencia reconstruye estos conflictos y analiza, en clave comparativa, ciertos aspectos comunes que ilustran sobre las prácticas y estrategias de los trabajadores, los empresarios y el Estado. La ponencia argumenta que el eje central de las huelgas, tanto en el puerto como en otros sectores del transporte, fue una disputa por el control del lugar de trabajo y por el reconocimiento de las organizaciones gremiales.

Palabras clave: huelgas / movimiento obrero / Argentina

A mediados de diciembre de 1903, una editorial del vespertino porteño *El Tiempo* lamentaba la recurrencia del "conflicto entre el capital y el trabajo, entre el patrón y el obrero, que se viene exteriorizando todos los años en esta misma época, que es la de mayor movimiento por ser la de la exportación de los frutos del país".¹ En efecto, en la Argentina de los primeros años del siglo XX, los meses estivales colocaban en máxima tensión a todas las ramas de servicios vinculadas al transporte y la distribución, y constituían un momento crítico en el cual los reclamos obreros contaban con mejores posibilidades de triunfo debido a la urgencia por despachar la exportación anual y asegurar esa fuente fundamental de ganancias.

Esta ponencia se propone explorar uno de esos "veranos calientes" del puerto y la ciudad de Buenos Aires, el de 1903-1904. Su objetivo es realizar un aporte a la historiografía sobre los orígenes del movimiento obrero argentino, que ha caracterizado adecuadamente a la primera década del siglo XX como un período de aguda conflictividad, pero aún tiene por delante realizar una cronología más detallada de los ciclos que se operaron durante ese decenio. Uno de los pocos trabajos que ofrecieron un intento de análisis de la evolución de la conflictividad mostró al año 1904 como el pico más alto de la primera década del siglo XX.² Esta ponencia plantea que, en particular, los últimos meses de 1903 y los primeros del año siguiente condensan un núcleo muy agudo de agitación huelguística. Asimismo, argumenta que el eje central de los conflictos, tanto en el puerto como en otros sectores del transporte, fue una disputa por el control del lugar de trabajo y por el reconocimiento de las organizaciones gremiales.

El ciclo de huelgas del verano de 1903-1904 puede dividirse en dos núcleos: el primero tuvo eje en el puerto de Buenos Aires, pero irradió a otros oficios vinculados al transporte, extendiéndose desde mediados de diciembre hasta comienzos de febrero. El segundo fue protagonizado por los trabajadores de las empresas ferroviarias "Buenos Aires al Rosario" y "Central Argentino" y se extendió desde fines de febrero hasta fines de marzo, teniendo como eje las ciudades de Buenos Aires y Rosario. Apoyándose en un relevamiento extenso de la prensa comercial, política y gremial porteña de la época, la primera parte desarrolla una somera reconstrucción de los conflictos; la segunda se ocupa de analizar, en clave comparativa, ciertos aspectos comunes que ilustran sobre las prácticas de los trabajadores, los empresarios

1 *El Tiempo*, 18/12/1903. Esta ponencia se enriqueció enormemente con los aportes y señalamientos de Laura Caruso. También quiero agradecer la atenta lectura y los comentarios de Carolina Brandolini, en ocasión de las jornadas realizadas en Santa Fe.

2 Roberto Korzeniewicz, "Labor Unrest in Argentina, 1887-1907", *Latin American Research Review*, vol. 23, n° 3, 1989, p. 75.

y el Estado. La parte final resume las conclusiones y pondera el lugar de este ciclo de conflictos en el marco de la historia del movimiento obrero del período.

Cronología de los conflictos

El primer episodio de esta secuencia de huelgas tuvo lugar en los tranvías de la empresa Anglo-Argentino, un eje clave del transporte de la capital, cuya paralización afectaba la vida pública y la actividad económica de muchos otros sectores. Los conductores reclamaban una reducción de jornada y un aumento de los jornales, pero el eje de sus demandas era en realidad una disputa por el control del espacio y los ritmos del trabajo. En un pliego de condiciones elevado al intendente, los huelguistas reclamaban la reposición en su puesto de un empleado destituido por formar parte de la sociedad gremial, el reconocimiento de la misma, la unificación de los jornales y que nadie fuera despedido por participar de la medida de fuerza.³

La huelga duró pocos días. La empresa reaccionó en forma muy dura, anunciando que despediría a todos los huelguistas, y la policía dispuso vigilantes armados para asegurar la circulación de aquellos coches que contaban con personal. Si bien evitaron una paralización total, estas medidas no pudieron ocultar la importancia de la huelga: según *La Prensa*, circulaban unos 33 coches mientras que lo normal era que lo hicieran 170. Al mismo tiempo, la empresa amenazó con reemplazar a los huelguistas con nuevos trabajadores que podrían tomar tareas tras algunos días de práctica. En estas condiciones, el día 26 de noviembre se llegó a un acuerdo, con la mediación del intendente y el jefe de policía: la empresa realizó algunas concesiones salariales, pero no cedió en aquellas demandas vinculadas con la reincorporación del despedido y el reconocimiento de la sociedad. El día 27 el servicio se había restablecido por completo.⁴

Apenas concluida la huelga del Anglo-Argentino, estalló otro conflicto en el transporte de la ciudad: se trataba esta vez de los conductores de carros, pieza clave del transporte de mercancías, quienes reclamaban aumento salarial y reducción de la jornada. La huelga comenzó el jueves 3 de diciembre, y ese mismo día los patrones acordaron dar una serie de concesiones relativas al jornal y al horario pero anunciaron que no querían poner nada por escrito, "porque desean que se crea en su palabra". Se repetía así la actitud empresarial de aceptar concesiones en términos de salarios pero rechazar cualquier reconocimiento de la organización obrera.

³ *El Tiempo*, 23/11/1903; *La Prensa*, 25/11/1903.

⁴ *La Prensa*, 24/11/1903; *El Tiempo*, 27/11/1903; *La Unión Obrera*, núm. 9, 12/1903.

La negativa a poner por escrito el acuerdo llevó a los trabajadores a rechazar el compromiso y la huelga continuó, paralizando fuertemente el tráfico en la ciudad.⁵

Los carreros eran un gremio numeroso y bien organizado, además de ser la espina dorsal de la Federación Obrera vinculada al anarquismo: un cronista de *La Prensa* señalaba que en sus asambleas se congregaban más de tres mil trabajadores. Era su lugar estratégico en la circulación de mercancías lo que convertía a la huelga en un asunto de primera importancia para el conjunto de la clase capitalista. El 5 de diciembre, *El Tiempo* advirtió sobre los graves perjuicios que provocaba la huelga al comercio urbano pero sobre todo al de exportación, refiriéndose a “las lanas, cereales y demás productos que llegan en enormes cantidades de la campaña y que (...) tienen que quedar sobre los vapores, con sensibles pérdidas para sus dueños”.⁶

La fuerza de la huelga y la debilidad relativa de una patronal más atomizada llevaron en este caso a un triunfo de los huelguistas. El conflicto terminó el 5 de diciembre, luego de que los propietarios aceptaran “la mayor parte de las exigencias de los obreros”. La patronal concedió una reducción en la jornada —que de todas formas continuaba siendo de hasta 14 horas— y un aumento de jornales. El acuerdo se rubricó en el propio despacho del jefe de policía, Francisco Beazley, con presencia de huelguistas y propietarios. El reconocimiento de la organización obrera era un hecho: los propietarios debían pasar por la secretaría de la sociedad de resistencia de Conductores de Carros (en la Boca) para retirar unas tarjetas que certificaban su aceptación del acuerdo.⁷

Unas semanas más tarde, estalló un conflicto de enormes proporciones en el puerto de Buenos Aires, que se extendió durante casi dos meses, hasta comienzos de febrero, y conmovió al conjunto de los trabajadores, los empresarios y la opinión pública. En el puerto se ocupaban miles de trabajadores en tareas muy diversas: tal como señala Laura Caruso, dentro de esta abigarrada población obrera era posible distinguir tres grandes grupos: el de los estibadores, que “se concentraban en diques y muelles para realizar tareas de carga y descarga, traslado y almacenamiento de diversos productos”, el de los trabajadores embarcados, que “desde diversas calificaciones y oficios daban vida y movimiento a los barcos y barcasas” y el de los trabajadores de los talleres y astilleros de la ribera, “dedicados a la reparación, y en algunos casos a la construcción de barcos”.⁸ Estos trabajadores, a su vez, enfrenta-

5 *La Prensa*, 04/12/1903 y 05/12/1903.

6 *La Prensa*, 05/12/1903; *El Tiempo*, 05/12/1903.

7 *La Prensa*, 06/12/1903; *La Nación*, 06/12/1903.

8 Laura Caruso, *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. Buenos Aires, Imago Mundi, 2016, pp. XXI-XXII.

ban también a un diverso arco patronal, que iba desde pequeños propietarios de lanchas o talleres hasta grandes empresarios como Nicolás Mihanovich —que en 1903 empleaba en forma directa a cuatro mil trabajadores— y los agentes de las empresas europeas nucleados en el Centro de Navegación Transatlántica.

El primer conflicto fue el de marineros y foguistas, que se declararon en huelga en la noche del 16 de diciembre. Los empresarios rechazaron el pliego y decidieron “suspender todas las operaciones de sus buques”. Mihanovich resolvió cerrar también sus astilleros, donde se había extendido la huelga, y comenzó a organizar el reclutamiento de rompehuelgas. El mismo día 18, varios gerentes de empresas se reunieron con el ministro de Marina y le pidieron fuerzas militares para atender los servicios.⁹ Los trabajadores debían responder con la misma rapidez: por las características del proceso de trabajo portuario, una huelga solo podía sostenerse si los trabajadores podían mantener un control físico sobre el terreno, evitando la acción de los rompehuelgas y los intentos de la patronal por normalizar la actividad. Si bien no existía una sociedad gremial común que unificara a todos los trabajadores del área portuaria, la experiencia de los años previos sí había construido vínculos de solidaridad entre diferentes gremios. Así, desde el primer día de la huelga, los estibadores anunciaron que, en solidaridad con los marineros en conflicto, operarían en aquellas embarcaciones que recibían su carga desde tierra pero no en los buques que, ubicados más lejos de los muelles, realizaban la carga y descarga a través de lanchas. El 20 de diciembre dieron un paso más, y anunciaron que realizarían un boicot a los buques piloteados por prácticos no socios de la sociedad de resistencia, con la cual también tenían un acuerdo de solidaridad.



Imagen 1: Huelguistas criollos en el local de los estibadores, enero de 1904 (AGN, inv. 21.962)

⁹ *La Prensa*, 18/12/1903 y 19/12/1903.

La solidaridad de los estibadores con los prácticos y marineros se combinó con un pliego de reivindicaciones propias: reducción de jornada a ocho horas y cuatro pesos de jornal. Pero lo que estaba de fondo era una disputa por el control real del conjunto del proceso de trabajo portuario: la intervención de los estibadores paralizaba el conjunto de la operación del puerto, imposibilitando la carga y descarga de todo tipo de embarcaciones.¹⁰ En lugar de un ambiente bullicioso y superpoblado por trabajadores en actividad febril, en la zona portuaria se veía un escenario de muy baja actividad, con enorme tensión en el ambiente y una profusa presencia de fuerzas represivas. Los únicos barcos que entraban y salían con cierta normalidad eran los de pasajeros y los de correos, gracias a la intervención del gobierno. Un cronista de *La Prensa* informó que nunca se había visto en el puerto "una aglomeración de vapores tan extraordinaria". El mismo periódico calculaba que había 100.000 toneladas de cereales en los alrededores del puerto y otra cantidad casi igual sobre los vapores; además de un "abarrotamiento de cereales en los ferrocarriles de la campaña". Muchos vapores resolvían levar anclas y dejar el puerto sin la carga contratada.¹¹

El 4 de enero *La Prensa* calculó que los huelguistas eran unos nueve mil, y tres días más tarde dio un informe más detallado, elevando el número a doce mil: 5.200 estibadores, 1.000 peones, 3.400 marineros y fogoneros, 1.000 caldereros y calafateadores, 800 carboneros, 300 mozos y cocineros de a bordo. Otro cálculo, publicado a mediados del mismo mes, incluyó también a otros gremios, como conductores de carros, tejedoras, mecánicos, albañiles, mozos y cocineros marítimos, cocheros de plaza y peones de barracas y ribera, haciendo referencia a las habitualmente invisibilizadas mujeres: según *La Prensa* estaban en huelga unos "12.000 obreros y 1.800 obreras", casi todas ellas del gremio textil.¹²

El 8 de enero, en el marco de una creciente presión empresaria, el gobierno avanzó de modo decisivo en una militarización del puerto y desplegó centenares de soldados de caballería en toda la zona: el 8º regimiento se concentró en los diques y en la dársena norte, mientras que el 4º estaba destacado en la dársena sur y en la

10 *El Tiempo*, 19/12/1903. Ver también *La Organización Obrera*, núm. 27, 12/1903. En los días siguientes, además, las huelgas comenzaron a extenderse como un reguero de pólvora por diversos gremios de la ciudad. El 21 de diciembre, una asamblea de empleados de tranvías declaró una huelga en el conjunto de las empresas, y sumándose a la huelga que ya venían desarrollando desde unos días antes los trabajadores de las empresas Rural, Nueva y Gran Nacional. También se declararon en huelga diversos gremios de la rama de la madera como carpinteros, aserradores y lustradores. Durante algunos días, el cuadro fue el de miles y miles de trabajadores en huelga en toda la ciudad.

11 *La Prensa*, 03/01/1904 y 07/01/1904; *La Nación*, 21/12/1903.

12 *La Prensa*, 04/01/1904, 07/01/1904 y 18/01/1904.

Boca. La militarización alcanzaba también a las zonas urbanas aledañas al puerto, asignadas al regimiento de granaderos. Además, el regimiento 9° de caballería estaba pronto en Campo de Mayo, "para presentarse al primer llamado". En total, había en el puerto unos 750 soldados, "armados de sable y carabina máuser". El 11 de enero, las fuerzas militares atacaron a sablazos y desalojaron el local de los carreros en el barrio de la Boca, uno de los centros de organización de los huelguistas. El incidente marcó un punto de inflexión en el conflicto: los informes de los días posteriores dan cuenta de un progresivo debilitamiento de la huelga y una lenta reanudación del movimiento de vapores y de carga. Las fuerzas militares pasaron a controlar físicamente toda la zona, impidiendo cualquier tipo de reunión en la vía pública.¹³



Imagen 2: Local social de los conductores de carros, momentos después de ser asaltado por una patrulla de caballería (AGN, inv. 21.980). Adviértase la presencia de Alfredo Palacios, cerca del extremo izquierdo.

Cuando, el 20 de enero, la Federación Obrera resolvió dejar sin efecto la huelga general que había convocado pocos días antes, ante el temor de no poder sostenerla, quedó claro que la huelga portuaria iba a una derrota segura, aunque la normali-

¹³ *El Tiempo*, 08/01/1904; *La Prensa*, 09/01/1904 y 12/01/1904.

zación del trabajo llevó todavía varias semanas.¹⁴ Con precisión, *La Prensa* caracterizó que la huelga tendía "a resolverse por la fuerza de las cosas", porque "la dancia de brazos facilita la reposición del personal". La huelga se dio oficialmente por levantada el día 6 de febrero: *El Tiempo* explicaba que los estibadores se habían visto obligados a dar por terminada la medida de fuerza "pues con las medidas adoptadas por la policía, unidos a la situación extrema a que los hechos habían llevado a los huelguistas, se hacía materialmente imposible la resistencia".¹⁵

Un segundo eje de conflictos es el que tuvo lugar en los ferrocarriles durante el mes de febrero de 1904. A comienzos del siglo XX, los ferrocarriles eran una pieza fundamental en la logística del transporte de la economía argentina y representaban núcleos concentrados de capital británico, directamente vinculados a la city londinense. Los servicios estaban en manos de diferentes compañías, y si bien existían algunas regulaciones estatales generales, las particularidades de las diferentes empresas hacían difícil una acción colectiva común para los trabajadores. En este escenario complejo, los trabajadores ferrocarrileros habían comenzado a dar algunos pasos organizativos, constituyendo una "Confederación de Ferrocarrileros" que alentaba una serie de pliegos de reivindicaciones. Durante el verano, este proceso organizativo cobró fuerza especialmente en las empresas "Buenos Aires al Rosario" y "Central Argentino", conocidas en la época como "empresas fusionadas" debido a un proceso de integración corporativa que estaba en ese momento en pleno desarrollo.¹⁶ Las primeras noticias sobre las demandas de los obreros de estas compañías aparecieron a fines de enero. Luego de haber puesto en suspenso la medida de fuerza durante varias semanas, el 24 de febrero una asamblea obrera fue informada del rechazo empresario a cualquier tipo de concesión y decidió declarar la huelga a partir del día 26.

Si bien se limitó a solamente dos empresas ferroviarias, la importancia de las mismas, la masividad de la huelga y su impacto en el centro neurálgico de la economía del país la colocaron en las primeras planas de todos los medios de prensa. En tanto las líneas afectadas por la huelga se extendían por buena parte del país, la huelga llegó a tener cierto alcance nacional, con informes de paralización del trabajo en talleres y estaciones de Tucumán, Córdoba y Santa Fe. Según *El Tiempo*, los trabajadores en huelga —peones de las estaciones y galpones, recibidores de carga, cambistas, selladores, entregadores, serenos de noche y de día, engrasadores, apun-

14 Ver *La Organización Obrera*, núm. 28, 01/1904 y *L'Avvenire*, núm. 250, 20/02/1904.

15 *La Prensa*, 20/01/1904; *El Tiempo*, 06/02/1904.

16 Ver Mario J. López, "Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal, 1887-1916", en Mario J. López y Jorge E. Waddell (comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina*. Buenos Aires, Lumiere, 2007, pp. 56-100.

tadores y otros— eran más de doce mil.¹⁷ La acción unificada de un número tan amplio de trabajadores, pertenecientes a distintos oficios, alteró por completo la normalidad de las vías férreas. El 28 de febrero, una editorial de *La Prensa* planteaba que la gravedad de la huelga no residía en las consecuencias que podía traer al tráfico de pasajeros sino en que “que toda la producción agrícola y ganadera del país quede como estancada”.¹⁸

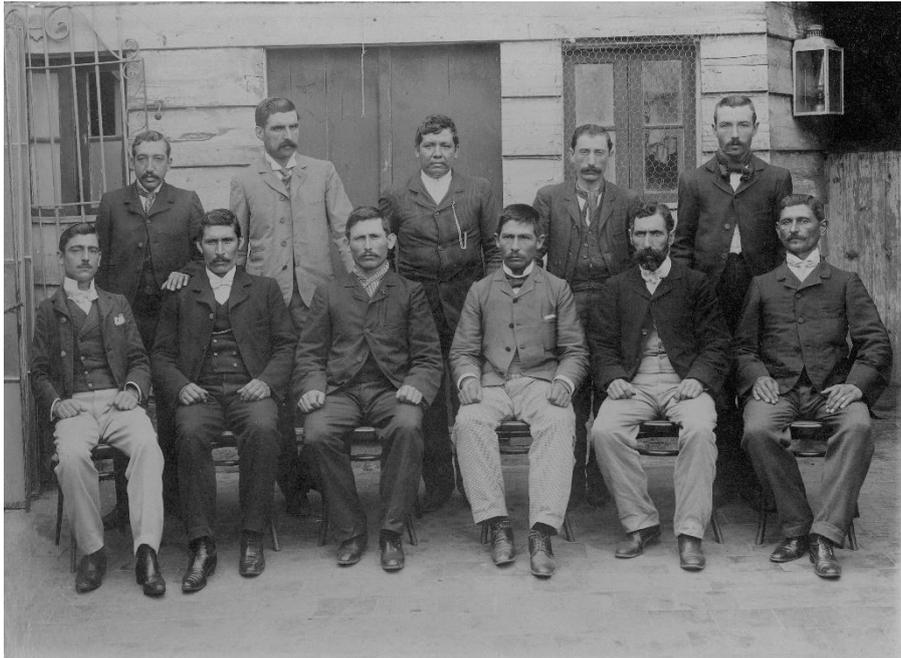


Imagen 3: Comisión de la huelga ferrocarrilera, Rosario, marzo de 1904 (AGN, inv. 21.998)

Los reclamos obreros eran, además del cumplimiento de las ocho horas de trabajo que establecía el reglamento y las empresas no cumplían, la reposición en sus puestos del personal en huelga, un aumento salarial, vacaciones pagas de 10 días por año y que no se obligase al personal a formar parte de la sociedad de socorros mutuos de la empresa. Al igual que había ocurrido en la huelga del puerto, la respuesta represiva no se hizo esperar: el gobierno “rodeó de tropas y vigilantes las estaciones; sustituyó a los telegrafistas en huelga con telegrafistas de la nación, y distri-

¹⁷ *El Tiempo*, 26/02/1904. Aunque en su gran mayoría estos trabajadores eran varones, algunas crónicas dan cuenta de la presencia de mujeres. En la asamblea realizada el 29 de febrero, por ejemplo, “habló la señora Antonia V. Vallejos, guarda barrera de la calle Sucre, quien dijo a la asamblea que su esposo había estado en el servicio de la empresa durante 20 años y que murió de resulta de unas heridas que le produjo un tren. Que ella había reemplazado a su esposo y que hoy debía abandonar su puesto, por reclamárselo la empresa para un obrero nuevo. La asamblea saludó a la obrera con una verdadera ovación” (*La Prensa*, 01/03/1904).

¹⁸ *La Prensa*, 28/02/1904.

buyó por todas partes donde hubiera huelguistas una verdadera legión de sas".¹⁹

A diferencia de lo ocurrido en la huelga del puerto, el conflicto ferroviario no llegó a dilatarse en el tiempo y tuvo un desenlace más acelerado. El 29 de febrero, el ministro de Obras Públicas, Emilio Civit, dejó claro que los obreros quedaban librados a sus propias fuerzas: planteó que ya había reclamado que se cumpliera el reglamento, que las cuestiones de salario y horas de trabajo no le incumbían, y que solo podía ofrecer una posibilidad de arbitraje, algo que había sido rechazado por los trabajadores. Civit dio por cerrada su gestión negociadora señalando que no quedaban "otros procedimientos que los de las leyes que rigen la materia".²⁰

Al mismo tiempo, la empresa envió un ultimátum al personal, "invitando a todos los empleados a ocupar nuevamente sus puestos" y dando por despedidos a quienes no lo hicieran. El 3 de marzo hubo nuevas reuniones en la Casa de Gobierno, con hasta 40 trabajadores, agrupados en comisiones de distintos oficios, que también fracasaron. *La Prensa* caracterizó que la falta de acuerdo se debía "más que todo a la obstinación de las empresas".²¹ Lo que quedaba por delante, en este escenario, no era más que una profundización de la intervención represiva y de la acción de los rompehuelgas. La ciudad de Rosario se convirtió "en cuartel del nuevo personal reclutado en las provincias del centro y norte". La empresa anunció que en tres días normalizaría por completo todos los servicios y que "solo se admitiría a los antiguos [empleados] que justificaran haber estado enfermos".²² Ante la cerrada resistencia patronal, que contaba con un amplio respaldo económico y también con el apoyo decisivo de las fuerzas represivas, la huelga se debilitó rápidamente. A partir del 10 de marzo ya era muy débil en Buenos Aires, aunque continuó algunos días más en Rosario. El 15 de marzo *El Tiempo* informaba que se estaba restableciendo incluso el servicio de cargas, aunque "fatigosamente" y agregaba que "algunos huelguistas sometidos vuelven al trabajo, pero a los ya reemplazados se les dan puestos distintos a los que anteriormente ocupaban".²³

19 *La Unión Obrera*, núm. 12, 03/1904.

20 *La Prensa*, 02/03/1904.

21 *La Prensa*, 02/03/1904, 03/03/1904 y 04/03/1904.

22 *La Prensa*, 05/03/1904, 06/03/1904 y 08/03/1904.

23 *El Tiempo*, 15/03/1904. Ver balances de la huelga en *La Vanguardia*, 02/04/1904 y *La Protesta*, 26/03/1904.

Estrategias obreras y patronales

Las huelgas de carreros, tranviarios, estibadores, marineros y ferroviarios nos revelan una plétora de iniciativas y acciones a través de las cuales los trabajadores desarrollaron vínculos organizativos que reforzaban una identidad colectiva. Muchos de esos vínculos eran preexistentes al propio conflicto, en tanto los trabajadores ya contaban con sociedades de resistencia que precedieron, prepararon y dirigieron los conflictos. Como hemos visto, los trabajadores presentaron pliegos de reivindicaciones que, en todos los casos, fueron rechazados por los empresarios: la huelga se presentaba así como la única alternativa para obtener las demandas obreras o al menos forzar una negociación. La movilización de millares de trabajadores, que se ocupaban en sectores clave de la economía del país, requería un fuerte nivel de organización y de coordinación e implicaba poner en máxima tensión las fuerzas de los propios trabajadores implicados, pero también de sus familias, de los vecinos y de otras personas solidarias con la causa. Las huelgas subvertían el orden y la sociabilidad cotidiana no solo en los lugares de trabajo y sus cercanías más inmediatas —las estaciones de tranvías, las dársenas y diques del puerto, los talleres y centros ferroviarios— sino también en sus adyacencias, en los barrios obreros y en la ciudad en general, además de tener un alto impacto en la prensa y en la opinión pública.



Imagen 4: Miembros de la federación repartiendo carne a las familias de los huelguistas, enero de 1904 (AGN, inv. 21.968)

Para los trabajadores, era fundamental la organización de actividades que fortalecieran la moral de los huelguistas y asegurasen su sustento cotidiano, en tanto cada día de huelga era un día en que no se recibía ningún ingreso. Para ello jugaban un papel fundamental las reuniones realizadas en forma diaria en locales sindicales u otros más grandes, muchas veces teatros, donde eran convocados todos los trabajadores en huelga, así como sus allegados y familiares, para realizar asambleas, escuchar discursos y recibir ayuda material. Los tranviarios de la Anglo-Argentino utilizaron el salón del diario *La Prensa*, en la avenida de Mayo, para realizar estas reuniones masivas. En la huelga del puerto el centro de estas asambleas fue el teatro-salón Verdi, en el barrio de la Boca, contratado de manera permanente durante semanas y donde se turnaban, en distintos momentos del día, asambleas de carteros, de estibadores y de marineros. La huelga de los ferrocarrileros, por supuesto, tuvo un eje geográfico distinto: en la capital, el núcleo de acción estuvo ubicado más al norte que en la huelga del puerto y la estación Retiro se convirtió en uno de sus puntos neurálgicos. Las reuniones y asambleas obreras, por su parte, tuvieron su sede aún más al norte, en la Sociedad Democrática Italiana del barrio de Belgrano.²⁴

En los locales se vivía un clima de entusiasmo y tensión permanente; en las tarimas se turnaban oradores que buscaban mantener un ambiente combativo. Según *La Prensa*, “en los locales obreros de la Boca se realizan todos los días asambleas desbordantes de trabajadores y en ellas reina tal entusiasmo que no se puede creer en la terminación del conflicto por decaimiento de la resistencia obrera”.²⁵ En otra crónica, sobre el teatro Verdi, se hacía referencia a “los necesarios discursos que avivan el ánimo de los obreros”: “es indudable el efecto de la oratoria sobre las muchedumbres”, agregaba el cronista, “una huelga sin oradores no duraría 48 horas”.²⁶

24 *La Prensa*, 23/11/1903 y 26/02/1904.

25 *La Prensa*, 03/01/1904.

26 *La Prensa*, 04/01/1904.

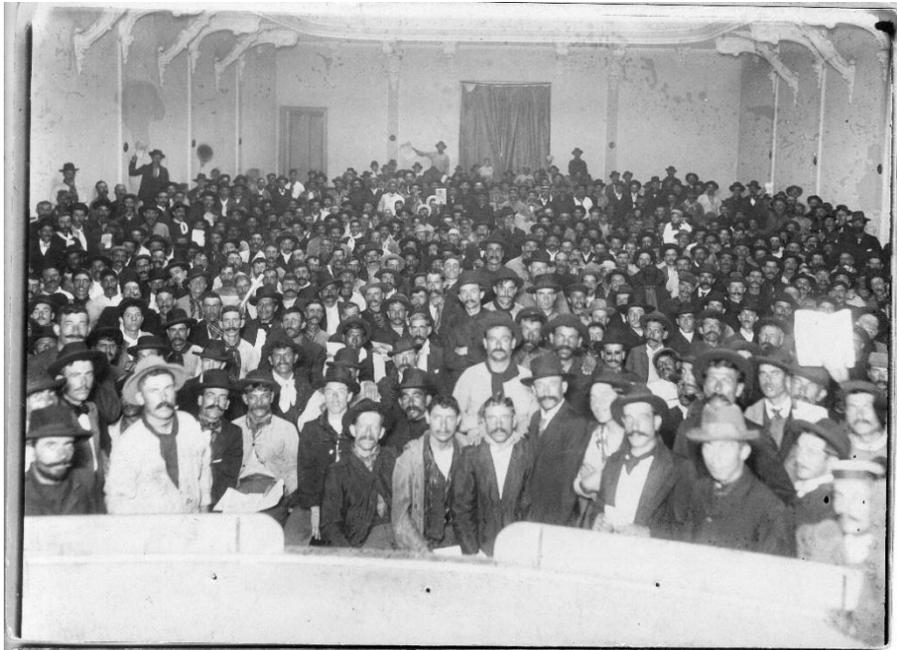


Imagen 5: Asamblea de estibadores en el Teatro Verdi, enero de 1904 (AGN, inv. 21.987)

Estos locales actuaban también como eje organizador de la solidaridad pecuniaria que permitía sostener un conflicto de larga duración. El 8 de enero, *El Tiempo* informó que los marineros y fogoneros socorrían “a unos 500 o 600 compañeros que carecen de recursos para la subsistencia”, quienes recibían “unas tarjetas, con las cuales pueden almorzar en una fonda”. El mismo periódico calculaba que los estibadores en huelga hacían lo propio con unos dos mil trabajadores.²⁷ La ya citada redada policial que desalojó el local de los carreros, el 11 de enero, tuvo consecuencias importantes para el desarrollo de la huelga precisamente por el papel que jugaban este tipo de centros de reunión: algunas semanas más tarde, con la huelga derrotada, los trabajadores denunciaron “la atribución abrogada por la policía para impedir que se repartieran los víveres enviados por los amigos de los huelguistas”.²⁸

Particularmente en las huelgas del puerto, el tejido de solidaridad y organización fue más allá de estos locales obreros y se propagó en múltiples direcciones a lo largo del barrio de la Boca, a través de calles y pequeñas tiendas, fondas y almace-

²⁷ *El Tiempo*, 08/01/1904; *La Protesta*, 05/03/1904.

²⁸ *El Tiempo*, 05/02/1904.

nes. El alcance de esta solidaridad barrial, como ha mostrado Laura Caruso, jugó un papel decisivo para sostener una huelga tan masiva y extendida en el tiempo.²⁹ Un cronista hacía referencia a las "notas de simpatía recibidas de todas partes y lo que es más, recursos en dinero y alimentos, que son enviados espontáneamente a la sociedad de resistencia para que ella los reparta entre las familias de los huelguistas más necesitados". La Federación Obrera, por su parte, había establecido que cada obrero federado contribuyera con 20 centavos diarios para sostener a los trabajadores del puerto.³⁰

Si bien no fueron tan habituales en los conflictos de este verano, las movilizaciones callejeras eran otra forma de articulación de la solidaridad obrera: el domingo 27 de diciembre, por ejemplo, se realizó una manifestación que partió de Plaza Constitución y se dirigió a la plaza Rodríguez Peña, en Barrio Norte. Al inicio de la concentración, según un cronista de *La Nación*, "aquello parecía una romería, como si mil fábricas se hubieran volcado en la plaza. Mujeres, niños y hombres, en una muchedumbre apeñuscada, huelguistas y no huelguistas, pacíficos y entusiastas".³¹ Después de la marcha hubo un acto y en el momento de la desconcentración se produjeron incidentes muy serios, luego de que los agentes del escuadrón de seguridad cargaran "sable en mano sobre la columna, atropellando con sus caballos a la masa humana imposibilitada para desbandarse a causa del apiñamiento".³²

En varias ocasiones, los testimonios dan cuenta de la capacidad de los huelguistas para sumar a la lucha a los trabajadores que las empresas traían como rompehuelgas. *La Organización Obrera*, por ejemplo, destacaba que la patronal contaba con "los famosos correntinos" traídos para reemplazar a los marineros, pero "desde que los últimos 50 que trajo Mihanovich, de Corrientes, se le plegaron a la huelga, ya esa pobre gente no sabe dónde dar con la cabeza". También hubo casos de acción conjunta con la tripulación de los buques de distintas banderas, para lo cual se editaron manifiestos en inglés, francés, alemán e italiano: *La Prensa* informó acerca de "un grupo de 45 marineros ingleses que se han plegado a la huelga, después de negarse a realizar la tarea de los estibadores".³³ En otros casos, sin embargo, la lucha contra los rompehuelgas implicaba un enfrentamiento físico. En efecto, son innu-

29 Laura Caruso, "La huelga, el carnaval y los comicios: el verano de 1904 en el barrio portuario de La Boca y la consolidación de una comunidad obrera". Ponencia presentada en las XVI Jornadas Interescuelas de Historia, 2017; ídem, "Las hazañas del trabajo": protesta y solidaridades en la huelga grande del Riachuelo, verano de 1904", en prensa.

30 *El Tiempo*, 25/01/1904; *La Prensa*, 27/01/1904.

31 *La Nación*, 28/12/1903.

32 *El Tiempo*, 28/12/1903. Otra movilización, convocada para el 10 de enero, fue prohibida por la policía (*L'Avvenire*, 15/01/1904).

33 *La Organización Obrera*, núm. 27, 12/1903; *La Prensa*, 04/01/1904.

merables las crónicas que dan cuenta de confrontaciones entre huelguistas y rompehuelgas, las cuales adquirirían, lógicamente, tintes violentos, e incluían el uso de armas de fuego. En la zona de Barracas, “un grupo de huelguistas emboscado en la casa [de la] calle Australia 225 hizo fuego con revólvers desde las azoteas y ventanas contra los peones de la barraca Descours que se dirigían a su trabajo”. En Paseo Colón y Cochabamba, un grupo de obreros “fue agredido a tiros por un sujeto que se encontraba oculto en un terreno baldío”. Más hacia el norte, “los vehículos que circulan por el Paseo Colón en dirección al puerto y estaciones de ferrocarriles son atacados por grupos numerosos de huelguistas que están escalonados por aquel punto entre Casa Amarilla y la estación Retiro”. En Bartolomé Mitre y 25 de Mayo, pleno centro de la ciudad, “un grupo de cuatro estibadores huelguistas asaltó esta mañana a Vicente Montero, que se dirigía al puerto conduciendo nueve peones para trabajar en diversos buques”.³⁴

Si bien las crónicas de los periódicos comerciales cargaban las tintas sobre la violencia ejercida por los trabajadores en conflicto, lo cierto es que en los casos que llegaron a un desenlace trágico las víctimas fueron los huelguistas. El 23 de diciembre ocurrió un hecho sangriento en la estación de Barracas durante la huelga de tranvías, cuando el huelguista Leonardo Blois, que había sido destituido, fue a hacer propaganda entre sus ex compañeros y se enfrentó con el jefe de estación. Según *La Prensa*, “ya en la calle (...) Blois y Lagiard se tomaron a balazos, resultando herido en cinco partes del cuerpo el primero, mientras que el último solo recibió un balazo de muy escasa importancia en el dorso de la mano derecha”. Blois murió poco después.³⁵ El 3 de enero, en el dique 2 de la dársena sur, un grupo de huelguistas se aproximó a los vapores “París” y “Olimpo” para intentar sumar a la tripulación a la huelga. Allí se encontraron con marineros de prefectura: según *La Prensa*, aunque “el choque fue de corte duración” y “los huelguistas se dieron pronto a la fuga”, el incidente dejó como saldo un obrero muerto: el italiano Ferruccio Zapalotti, de alrededor de treinta años de edad, “de baja estatura, carácter enérgico y resuelto”.³⁶

Además de los mecanismos y espacios que garantizaban la acción conjunta de los huelguistas, y de los apoyos recibidos de parte del vecindario, las huelgas del verano de 1903-1904 se apoyaron en gran medida en la solidaridad de otros gremios, que paralizaron el trabajo para sumar su respaldo a los huelguistas. En este pun-

34 *La Prensa*, 23/12/1903; *La Nación*, 25/12/1903; *El Tiempo*, 22/12/1903, 29/12/1903, 18/01/1904 y 22/01/1904.

35 *La Prensa*, 24/12/1903; *L'Avvenire*, núm. 249, 15/01/1904.

36 *La Prensa*, 04/01/1904; *L'Avvenire*, núm. 249, 15/01/1904. Ver también *El Gráfico*, núm. 3, 05/1904.

to comenzamos a advertir algunas diferencias importantes entre las huelgas del puerto, por un lado, y el conflicto de los ferrocarriles, por el otro. En el primero, como hemos visto, el motor decisivo que desencadenó la huelga fue la solidaridad de los estibadores con la huelga de los marineros y foguistas. En la primera semana de enero, además, se sumaron a la huelga los conductores de carros, en solidaridad con sus compañeros del puerto y planteando la necesidad de una respuesta conjunta ante el intento patronal de desconocer las sociedades de resistencia. Esta intervención de los carreros afectó seriamente el tráfico de la ciudad y resultó clave para acelerar los tiempos de la represión estatal-patronal. Esta articulación solidaria entre diferentes gremios del transporte, por supuesto, está directamente relacionada con el hecho de que tanto los carreros como la Sociedad de Obreros del Puerto constituían la espina dorsal de la Federación Obrera Argentina, políticamente vinculada al anarquismo, que volcó todos sus esfuerzos en la difusión y sostenimiento del conflicto.

Es significativo el contraste con lo ocurrido durante la huelga ferrocarrilera. En primer término cabe destacar que, a diferencia de lo ocurrido en el puerto, en los ferrocarriles se mantuvo en todo momento una clara segmentación entre los trabajadores de vía y obra, que fueron a la huelga, y los maquinistas y foguistas agrupados en La Fraternidad, que no se plegaron a la misma. A ello debe agregarse la ausencia de articulación con otros obreros del transporte, un fenómeno que requiere tomar en consideración las divergencias políticas que existían en el seno del movimiento obrero de la época. En efecto, la huelga ferrocarrilera tuvo un recibimiento frío y distante por parte de los grupos anarquistas y fue, en cambio, intensamente apoyada por la Unión General de Trabajadores, cercana al socialismo. Durante la huelga del puerto la Confederación de Ferrocarrileros se había negado a sumarse a la huelga en solidaridad, limitándose a editar una declaración de apoyo. Así las cosas, cuando los ferrocarrileros finalmente fueron a la huelga, a fines de febrero, no se produjeron declaraciones de huelga solidarias de otros gremios del transporte, como había ocurrido algunos meses antes.³⁷

Por las características del lugar y el proceso de trabajo, por la importancia económica y logística de los sectores afectados y por el carácter fuertemente violento que adquirirían los conflictos, la intervención gubernamental jugó un papel decisivo en el desenlace de las huelgas. La misma se orientó a defender los intereses de los capitalistas, buscando disputar el control físico de los transportes y centros logísticos que pretendían los huelguistas. Si bien a lo largo de este ciclo de huelgas no se

37 Ver *La Prensa*, 11/01/1904 y *La Protesta*, 27/02/1904.

llegó a apelar a la instancia más extrema, el estado de sitio, la intervención del gobierno en el seguimiento de los conflictos, así como el despliegue de fuerzas represivas en las zonas afectadas por la huelga fueron permanentes desde noviembre hasta marzo.

En la huelga de tranvías de fines de noviembre, vigilantes policiales armados acompañaban los pocos coches que las empresas lograban poner en movimiento con rompehuelgas. Un mes más tarde, cuando fueron a la huelga los tranviarios de la Anglo-Argentina, se repitió la misma intervención: *El Tiempo* hacía referencia "a la severa vigilancia que ha establecido desde ayer la policía con los 400 agentes del Departamento Central, que han sido convenientemente distribuidos en las estaciones de tranvías y otros puntos amenazados por los huelguistas". Lo mismo ocurrió durante la huelga de carreros: el ministro de Hacienda, "en vista del alarmante descenso en las operaciones de aduana", se reunió con el ministro de Guerra, quien puso a disposición "todos los carros necesarios para el despacho, así como de los soldados que fuesen indispensables".³⁸

Por su importancia y su alcance, la intervención represiva gubernamental tuvo en la huelga del puerto una escala cualitativamente superior y fue en aumento con el correr de los días. Los empresarios afectados incluían a algunos de los más importantes capitalistas del país: los vínculos de estas patronales con el poder político eran estrechos y personales. El último día del año, por ejemplo, *El Tiempo* informó que se habían celebrado "numerosas conferencias entre las comisiones del Centro de Navegación Transatlántica, de cerealistas, exportadores de lanas, cabotaje nacional, el intendente municipal, ministro de hacienda y presidente de la república, en las que se trató del actual movimiento obrero". Allí los empresarios reclamaron al presidente "medidas a fin de garantizar la libertad de trabajo de los obreros, que hoy son amenazados y hasta se llega a las vías de hecho por los huelguistas".³⁹

38 *La Prensa*, 23/11/1903; *El Diario*, 03/12/1903 y 04/12/1903; *El Tiempo*, 22/12/1903.

39 *El Tiempo*, 31/12/1903.

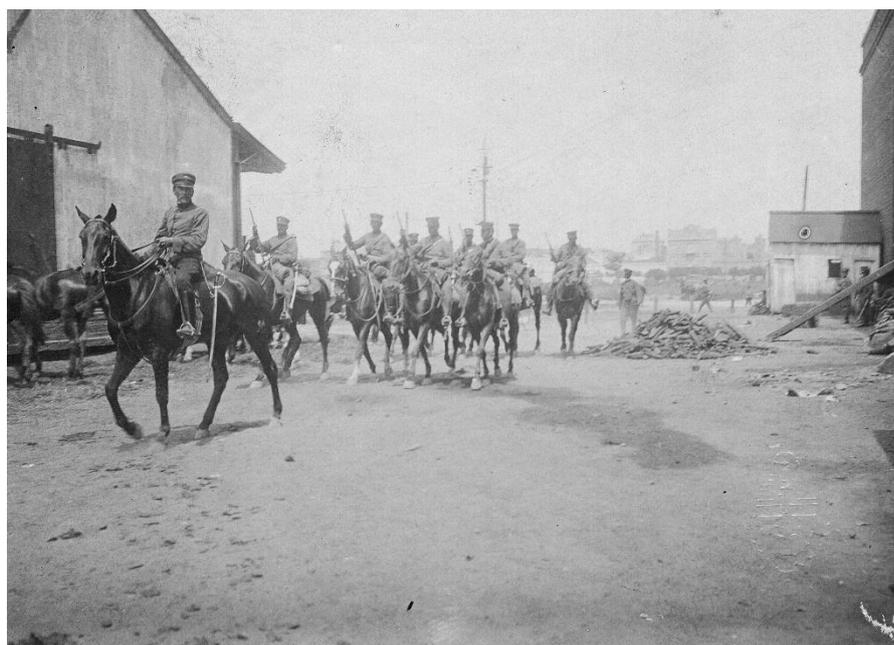


Imagen 6: Servicio de caballería recorriendo el puerto, enero de 1904 (AGN, inv. 21.975)

No se trataba solo de la presión ejercida, a través de estos vínculos directos, por parte de la burguesía local: el 5 de enero, *La Prensa* informó que “los directorios de las empresas de navegación que tienen asiento en Europa habían resuelto hacer amarrar por un mes todos los buques actualmente en puertos argentinos, a fin de precipitar así la acción de los poderes públicos en lo que se refiere a la adopción de enérgicas medidas”. Lo mismo ocurrió durante la huelga ferrocarrilera: el 27 de febrero una reunión de exportadores en la Bolsa de Comercio decidió “dirigirse al gobierno y pedir su intervención ante una huelga que ocasiona un gran perjuicio al pronto despacho de frutos del país para el exterior”.⁴⁰

En la huelga ferrocarrilera, el gobierno militarizó las estaciones, las formaciones que lograban ponerse en movimiento, y las vías y zonas aledañas. El mismo 25 de febrero, “dispuso que mil quinientos hombres de caballería hagan el servicio de orden en las estaciones de tránsito”. La connivencia entre la patronal y las fuerzas gubernamentales era evidente: en Retiro se veían “soldados cargando fardos, soldados haciendo el servicio de peones”. En los galpones de Retiro se introdujeron vagones dormitorios para que se alojaran allí los empleados que trabajaban. La misma situación se repetía en otros puntos del tendido ferroviario: “las barreras de las bocacalles eran alzadas por los agentes de la policía de la provincia... en la estación Coghland un vigilante era el que hacía el cambio”.⁴¹

40 *La Prensa*, 05/01/1904, 09/01/1904 y 28/02/1904.

41 *La Prensa*, 26/02/1904 y 27/02/1904; *El Tiempo*, 01/03/1904.

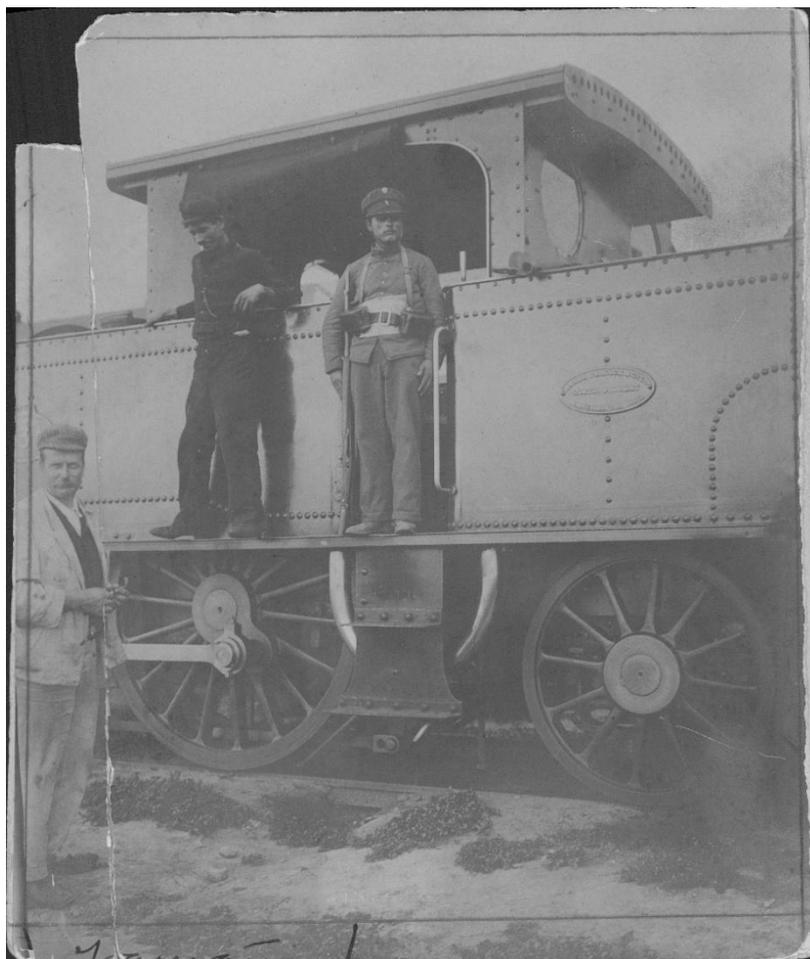


Imagen 7: Máquina custodiada por un soldado de línea, marzo de 1904 (AGN, inv. 21.992)

Esta acción de las fuerzas represivas resultó decisiva para la patronal no solo porque hostigaba a los huelguistas sino, fundamentalmente, porque habilitaba en términos físicos y logísticos la acción de los rompehuelgas. Christophersen, referente del CNT y uno de los más importantes voceros patronales durante la huelga, se entrevistó apenas iniciada la huelga con el vicepresidente Norberto Quirno Costa, a quien le planteó que, “si se nos concede la vigilancia, en el término de 48 horas el puerto vuelve al estado normal y aún saldría ganando, porque traeríamos peones entrerrianos y correntinos que son bajo cualquier punto de vista mucho mejores que los que están en huelga”. En la misma línea, Nicolás Mihanovich denunció que “tenemos marineros y foguistas pero no pueden hacerse cargo del trabajo por las amenazas que en muchos casos llegan a las vías de hecho”.⁴²

42 *El Tiempo*, 23/12/1903.

Conclusión

Es indudable que la primera década del siglo XX estuvo marcada, en términos generales, por un significativo avance en la organización obrera y por una importante agitación huelguística, que se desarrollaba sobre todo en los meses estivales: es importante, no obstante, precisar cuáles fueron los ciclos más específicos de ascenso y declinación de la conflictividad de clase. Esta ponencia argumentó que los años 1903 y 1904 representaron uno de los picos más importantes de agitación huelguística de todo el período, y procuró mostrar, con un análisis específico de los conflictos ocurridos en los meses de noviembre a marzo, que la conflictividad se centró especialmente en los gremios vinculados al transporte y la exportación de la cosecha.



Imagen 8: Tren cargado desde hace quince días, Ferrocarril del Sud, enero de 1904 (AGN, inv. 21.976)

Más allá de estas consideraciones generales, que por otro lado confirman interpretaciones ya conocidas en la literatura,⁴³ la investigación puso el foco en la dinámica concreta que tuvieron los diferentes conflictos para poder trazar así algunas conclusiones sobre los rasgos fundamentales de las relaciones entre empresarios, trabajadores y Estado en el marco de las huelgas de la época. Quedó así de manifiesto el lugar crítico que jugaban los gremios vinculados a la logística del transporte y embarque de los productos agrícolas, en la coyuntura de los meses de verano, así como el carácter inevitable que tomaba la estrategia de la huelga ante la cerrada negativa patronal a negociar en otras condiciones, y la necesidad que tenían los trabajadores de mostrar una organización compacta y una intervención física —a menudo violenta— sobre el espacio laboral y sus intermediaciones, dado el alto impacto que las huelgas en el transporte tenían sobre la circulación de mercancías y los intereses de la burguesía nacional y extranjera. La contrapartida era la respuesta represiva de la patronal y del Estado: esta ponencia mostró la relación estrecha que existió entre los empresarios y los más altos funcionarios políticos del gobierno nacional y el modo en que ese vínculo posibilitó una fuerte intervención represiva — que incluyó a la policía, a la prefectura marítima y sobre todo a las tropas del ejército de línea— que actuó como pieza decisiva para desarticular la resistencia obrera y posibilitar la derrota de las huelgas.

Sin dejar de considerar las importantes diferencias que existieron entre los conflictos del puerto y los de las empresas ferroviarias, la ponencia buscó enfatizar la importancia que, en todas las huelgas examinadas, tuvo la cuestión del control del proceso de trabajo entre empresarios y trabajadores. Si bien hubo demandas referidas al salario y a la duración de la jornada en los pliegos de reivindicaciones de todos los gremios, la clave de todos los conflictos fue el rechazo patronal a reconocer a las organizaciones obreras. Se advierte en este punto una diferencia entre el caso de los estibadores, donde la demanda fundamental era quién controlaba el *acceso* al trabajo, y la del resto de los oficios, donde la disputa se planteaba en el terreno del control del *proceso* y el *lugar de trabajo* mismo.⁴⁴ En todos los casos, sin embargo, la disputa fundamental es una pulseada entre trabajadores y empresarios para im-

43 Ofelia Pianetto, "Mercado de trabajo y acción sindical en la Argentina, 1890-1922", *Desarrollo Económico*, vol. 24, n° 94, 1984; Korzeniewicz, op.cit.; Ronaldo Munck, "Cycles of Class Struggle and the Making of the Working Class in Argentina, 1890-1920", *Journal of Latin American Studies*, vol. 19, n° 1, 1987.

44 Ver Ricardo Salvatore, "Criminology, Prison Reform, and the Buenos Aires Working Class", *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 23, n° 2, 1992.

poner sus condiciones sobre el *control* de la fuerza de trabajo antes que por las *condiciones de venta* de la misma.⁴⁵

La claridad que tenían los empresarios sobre la centralidad de esta disputa se revela de manera repetida en todas las fuentes consultadas. Durante la huelga de tranvías, el gerente de la Anglo-Argentino planteó a *La Prensa* que le era “absolutamente imposible reconocer la existencia de una sociedad de resistencia que tiene por objeto principal influir en los reglamentos de la compañía que se refieren al personal, (...) una imposición que ninguna empresa aceptaría”. Los dueños de lanchas, por su parte, plantearon que estaban dispuestos a aumentar los salarios de sus marineros y foguistas pero no a “concederles el derecho que piden para fijar el número de tripulantes que debe tener cada buque”.⁴⁶

Los miembros del CNT, en referencia a su conflicto con los estibadores, denunciaron que los obreros pretendían, a través de la sociedad de resistencia, “poder despedir a los dependientes que no sean de su agrado, lo que significa que esta sociedad quería elevarse en patrón de los patrones e inmiscuirse en el funcionamiento interno de cada agencia”. Un “agente de navegación” planteó que “si aceptáramos tal imposición [el reconocimiento de la sociedad obrera], mañana, cuando esté reanudado el trabajo, un peón estibador, despedido por faltas graves, en nuestro concepto, debería ser reintegrado en su colocación, puesto que a no hacerlo así todos los demás obreros, afiliados, como acto de solidaridad abandonarían el trabajo”. Un “exportador de cereales” consultado por el mismo periódico, advertía que “el comercio de exportación no ha hecho oposición a los aumentos de los salarios y reducción de las horas de trabajo exigidas por los obreros, pero que se opone formalmente a la exigencia del reconocimiento de la sociedad de resistencia”.⁴⁷

El gerente de las empresas ferroviarias “fusionadas”, el británico Loveday, se expresó casi en los mismos términos: dejó claro desde un primer momento una hostilidad total a negociar con la sociedad, que consideraba formada por “empresarios de huelgas, por individuos ajenos al oficio” y reclamaba que cualquier solicitud debía ser presentada a la gerencia en forma individual y directa: “el atenderá y resolverá, naturalmente sin apelación”. La empresa rechazaba de plano no solo cualquier cuestionamiento a las reglamentaciones y normativas internas que regulaban el proceso de trabajo, sino también la idea de un aumento general de salarios, en la

45 Ver Marcel van der Linden, *Workers of the World*, Leiden, Brill, 2008, p. 220.

46 *La Prensa*, 26/11/1903 y 24/12/1903.

47 *La Prensa*, 07/01/1904 y 24/01/1904.

medida en que eso implicaba un fortalecimiento del colectivo obrero en tanto tal y una pérdida del control patronal sobre los trabajadores individuales.⁴⁸

El examen permite llegar así a la conclusión de que, si en las décadas de 1880 y 1890 las demandas salariales y relativas a la jornada tuvieron un papel predominante, a comienzos del siglo XX eran centrales las cuestiones vinculadas al reconocimiento de las sociedades gremiales, en tanto ellas traían consigo toda otra serie de consecuencias—control del ingreso, control de los ritmos de trabajo, sostenimiento de las conquistas en el mediano plazo, etc.—que preocupaban por igual a empresarios y trabajadores.

48 *La Prensa*, 25/02/1904 y 05/03/1904.