

Jerárquicos y sindicalistas. Los orígenes del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante en la Argentina (CCUOMM) de los años de la primera posguerra*

Hierarchical and trade unionists. The origins of the Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante en la Argentina (CCUOMM) in post-war

LAURA CARUSO

Escuela IDAES/UNSAM, Sede Diagonal Norte
Av. Roque Sáenz Peña 832, Piso 6, CABA, Argentina

lauracaruso@gmail.com

ORCID: [0000-0001-6556-5705](https://orcid.org/0000-0001-6556-5705)

GUSTAVO CONTRERAS

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales (INHUS), CONICET – UNMdP
Matheu 4098 – Mar del Plata – Argentina

gustavo@hotm.com

ORCID: [0009-0003-4988-7335](https://orcid.org/0009-0003-4988-7335)

Recibido / Recebido: 23.2.2023. Aceptado / Aceite: 16.7.2023.

* El trabajo se inscribe en un acuerdo firmado con el CCUOMM a través de un Servicio Técnico de Alto Nivel (STAN) del CONICET. Entre sus varios resultados puede destacarse la publicación del libro *Imágenes que recorren un siglo. Cien años del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (1918 – 2018)*, Buenos Aires, CCUOMM, 2019. Para desarrollar la investigación, el Centro generosamente nos facilitó materiales de su archivo y de su biblioteca. Algunos aspectos de esta experiencia pueden consultarse en Caruso y Contreras (2020). Una primera versión de este artículo fue presentada en el VI Workshop “Los conflictos laborales en la Argentina del siglo XX y XXI: un abordaje interdisciplinario de conceptos, problemas y escalas de análisis”, Instituto de Estudios Histórico Sociales (IEHS), de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires (Tandil), 18 y 19 de noviembre de 2021. A su vez, se inscribe en un proyecto más amplio que pronto será publicado con el título “Mandar obedeciendo los acuerdos sindicales. Los orígenes del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante a cien años de su fundación”, como parte del libro de divulgación histórica titulado *Retazos de Historia Obrera*.

Cómo citar / Como citar: Caruso, Laura, y Gustavo Contreras (2023). “Jerárquicos y sindicalistas. Los orígenes del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante en la Argentina (CCUOMM) de los años de la primera posguerra”. *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 51, pp. 75-110.



Este artículo está sujeto a una licencia / Este artigo está sujeito a uma licença “Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” (CC-BY-NC).

DOI: [10.24197/tst.51.2023.75-110](https://doi.org/10.24197/tst.51.2023.75-110).

Resumen: Este artículo indaga los orígenes del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, fundado en Argentina el 6 de septiembre de 1918. La conmemoración de su centenario, ciertamente, impulsó la reflexión sobre los primeros pasos de la organización, así como puso en primer plano las potencialidades de su estudio. En busca de claves interpretativas e historiográficas que nos podría brindar la pesquisa sobre la creación de un sindicato, analizamos las condiciones y formas iniciales de este proceso, y su probable vinculación con la generación de tradiciones sindicales destinadas a perdurar en el tiempo. En la presente investigación se atiende centralmente el caso particular, relacionándolo con la coyuntura histórica, la situación del movimiento obrero, la estructura económica y la política nacional. Para la consideración minuciosa del proceso fundacional, el trabajo aborda un corpus documental compuesto por el primer Libro de Actas del Centro, junto a otros documentos sindicales y estatales, así como bibliografía y estudios existentes sobre el tema.

Palabras clave: oficialidad a bordo; Argentina; organización sindical; tradiciones sindicales

Abstract: This article explores the origins of the Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, founded in Argentina on 6 September 1918. The commemoration of its centenary has certainly prompted reflection on the organisation's first steps, as well as bringing to the forefront the potential of its study. In search of interpretative and historiographical clues that research into the creation of a trade union could provide us with, we analyse the initial conditions and forms of this process, and its probable link with the generation of trade union traditions destined to endure over time. This research focuses on the particular case, relating it to the historical context, the situation of the labour movement, the economic structure and national politics. For a detailed consideration of the founding process, the work deals with a corpus of documents consisting of the first Minutes Book of the Centre, together with other trade union and state documents, as well as bibliography and existing studies on the subject.

Keywords: officership on board; Argentina; labor union organization; labor union traditions

INTRODUCCIÓN

El Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, cuya trayectoria ya superó los cien años, fue fundado en Argentina el 6 de septiembre de 1918. En el marco de la conmemoración de su centenario, la institución nos encargó escribir una historia que diera cuenta de su recorrido. En este artículo, nos proponemos reconstruir sus orígenes con cierta profundidad y reflexionar al respecto.

Ahora bien, ¿qué importancia historiográfica puede tener analizar la fundación de un sindicato? ¿Su estudio nos puede brindar claves interpretativas que trasciendan la efeméride y el caso? ¿Qué elementos considerar como relevantes en su conformación desde una mirada atenta a su supervivencia y su devenir en el tiempo? ¿Existen vinculaciones entre las características de sus inicios y la generación de tradiciones sindicales propias? Por otra parte, ¿cómo se relaciona su origen con la coyuntura histórica del momento, la que estaba atravesada, en términos generales, por la situación del movimiento obrero, la estructura económica y la política nacional? ¿Cómo ponderar el lugar particular de ese colectivo obrero, su organización y su condición jerárquica en el universo laboral y gremial marítimo? ¿Cómo estudiar una trama de relaciones plagada de tensiones, solidaridades y negociaciones que se daba entre las organizaciones y los hombres?

En el estudio de este caso, nos interesa indagar los orígenes del Centro de Capitanes como un momento fundacional que habilita, a su vez, una reflexión más general en relación a las condiciones iniciales y los desafíos que atravesaron (y atraviesan) los sindicatos en su conformación. Es así que el objetivo de este artículo consiste en analizar distintas variables que permiten comprender la configuración inicial y los primeros pasos del Centro de Capitanes, el que inevitablemente se desplegó de modo singular en estructuras y dinámicas enmarcadas en el proceso de trabajo, el ciclo de la protesta social, la trama del gremialismo del sector y las relaciones con el Estado y las empresas.

El estudio de los años formativos del Centro de Capitanes, en la inmediata primera posguerra, permite indagar los procesos, los desafíos y las dificultades que atravesó la creación de este sindicato en una coyuntura peculiar signada por un ciclo de ascenso de la protesta y la organización obrera en Argentina y en el mundo. Así, las decisiones fundantes sobre la forma de la organización sindical, su funcionamiento interno, la posibilidad de rentar a algunos de sus dirigentes, las preocupaciones por garantizar la participación de los socios, cuestiones referidas al sostenimiento material de la novel entidad, las vinculaciones con el Estado, las empresas y otros gremios, entre otros aspectos clave, emergieron como temas que les demandaron pronta resolución en una coyuntura vertiginosa, y que, en la historiografía argentina en particular, han sido pasados por alto o sobreentendidos como parte de un concepto más bien general y abstracto relacionado a los procesos de formación de la clase obrera.

Este trabajo entonces analiza ese particular período originario focalizando la atención en las múltiples aristas a considerar en el estudio de la fundación de las organizaciones obreras. De este modo, nos proponemos reponer la contingencia propia del proceso fundacional en todas sus dimensiones, poniendo en primer plano los dilemas, los problemas, los debates y las decisiones que encarnaron los protagonistas de esta historia.

Vale destacar que nuestra investigación se centra en una entidad sindical centenaria, de peculiar relevancia en el mundo gremial del transporte marítimo y en el movimiento obrero local y regional. Dentro del mundo del trabajo marítimo, los capitanes son el personal de mayor calificación, con la capacidad de ejercer la autoridad estatal (civil, legal, de policía) a bordo, convirtiéndose así en una figura clave en la navegación mercante, en la relación con las empresas y el Estado, y en su vínculo con las tripulaciones. Su lugar central y determinante, por lo tanto, los vuelve un sujeto de estudio de vital importancia en la historia laboral y gremial marítima argentina y mundial.

Para el desarrollo de los interrogantes planteados en torno al momento fundacional del Centro de Capitanes tuvimos la fortuna de contar con documentos del propio centro, en especial el primer Libro de Actas de la Comisión Directiva correspondiente al período comprendido entre el 6 de septiembre de 1918 y el 3 de marzo de 1920¹. A su vez, recurrimos a fuentes sindicales y estatales, así como también a resultados de nuestras investigaciones previas y bibliografía sobre el tema. Este *corpus* nos permitió realizar un estudio detallado y minucioso del caso, habilitando la posibilidad de desplegar el sistema de preguntas que guió esta investigación.

1. LAS TRAMAS LABORALES Y GREMIALES A BORDO Y LA CENTRALIDAD DE LOS CAPITANES DE ULTRAMAR

Los sindicatos del sector marítimo han tenido un rol significativo en la protesta social y en la organización obrera en la historia argentina – así como en otras geografías- al igual que otros gremios vinculados al transporte como portuarios, ferroviarios, conductores de carros y tranviarios. A

¹ El trabajo con archivos sindicales en Argentina no es sencillo. A las carencias existentes en los reservorios documentales hay que añadirle las dificultades para acceder al material existente. En este sentido, la posibilidad de trabajar con el primer libro de actas del Centro de Capitanes realmente fue una suerte. Agradecemos la confianza que depositó la institución en nuestro trabajo para poder abordar estos materiales y elaborar este estudio minucioso sobre los orígenes del Centro. Salvo aclaración, las citas textuales de este artículo pertenecen a este libro de actas.

contramano del reconocimiento que ha tenido la prolífica presencia de estos trabajadores y sus asociaciones en la escena pública, la producción historiográfica local les ha prestado menor atención a los trabajadores y organizaciones marítimas, situación que ha comenzado a ser revertida recién en los últimos años. Se avanzó entonces en su estudio, aunque enfocando la mirada centralmente en los años que van desde fines del siglo XIX hasta la primera posguerra, centrándose la atención mayoritariamente en la vinculación con los gobiernos, la conflictividad laboral y las identidades políticas-sindicales de las tripulaciones, es decir, de los trabajadores de menor rango, y sus organizaciones (Caruso, 2016 y 2017; Falcón y Monserrat, 2000; Monserrat, 2011; Belkin, 2018 y 2019; De Lafourcade, 2001; Horowitz, 2001 y 1995; Contreras, 2009, Caruso y Contreras, 2019).

La configuración histórica del trabajo marítimo, sus formas, jerarquías y categorías, presentan un universo laboral fuertemente fragmentado sobre el cual sus trabajadores tejieron solidaridades y unidades de diverso tipo. En esas constelaciones gremiales, el rol del personal jerárquico fue determinante, dada su posición estratégica en el proceso de trabajo a bordo y en el ejercicio de la autoridad consensuada en aquel mundo laboral sobre el agua (Caruso y Contreras, 2023). Este personal jerárquico estaba conformado por el jefe de máquinas y oficiales maquinistas navales, oficiales de cubierta y capitanes, pilotos y prácticos. Ellos constituían el sector más calificado y ejercían el poder y la autoridad a bordo. En el desarrollo de la conflictividad laboral marítima de aquellos años de la primera posguerra, los capitanes y oficiales de ultramar lograron conformar su propia organización gremial, la que sostendrían por más de un siglo: el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante. Si bien desde 1903 la oficialidad venía intentando consolidar una organización gremial representativa del oficio, fue recién en 1918, en el marco de un ciclo álgido de conflictividad obrera, cuando pudieron constituir su sindicato propio en un sentido efectivo y perdurable.

Tal singularidad se comprende al mirar de cerca la complejidad de la figura del capitán, la máxima autoridad de una embarcación, responsable de su dirección y de las relaciones con la empresa y con la tripulación. Su posición concentraba funciones y poderes legales para la gestión de actividades comerciales, las tareas de carga y descarga, las comunicaciones, la contratación y el manejo de la tripulación. Entre sus tareas es posible listar la confección y presentación del rol o listado de tripulantes ante la Prefectura y la Aduana, así como la representación legal del armador (la

empresa) y de la autoridad pública, ejerciendo funciones como las de policía, notariales y de registro civil si fuese necesario. Además, su formación y alta calificación fueron clave para la ocupación del puesto. El examen que rendían ante la Prefectura General de Puertos involucraba conocimientos sobre astronomía, geografía, trigonometría, meteorología, derecho comercial marítimo, lengua y gramática².

Considerando estas características del trabajo destinado a dirigir una embarcación, y reflexionando sobre cómo, cuándo y por qué quienes ejercían este oficio híper calificado lograron consolidar una organización gremial propia, es que retomamos las preguntas iniciales para abordar la historia de la creación del Centro de Capitanes. Fue así como nos interesamos por sus orígenes, relevando sus primeras decisiones, sus vínculos con otros gremios, sus relaciones con los gobiernos y las agencias del Estado, las influencias de un contexto histórico signado por la lucha sindical por el control gremial del proceso de trabajo, entre otras variables que marcaron su rumbo. Los interrogantes que nos fueron surgiendo al respecto nos sirvieron de guía o mapa para una reflexión metodológica atenta también a una actualización de la historia laboral y sindical de las instituciones propias de los y las trabajadoras a la luz de inquietudes clásicas y renovadas, las que a su vez revalorizan la importancia sustancial de los archivos y las memorias sindicales³.

Desde el inicio asumimos que un estudio sobre la fundación de un sindicato ineludiblemente pondría atención en la dimensión institucional del proceso. Sin embargo, también suponíamos que no todo puede resumirse a esa instancia. Fue necesario entonces ponderar también otros aspectos importantes para la comprensión del nacimiento del Centro y de sus primeros pasos, tales como el desarrollo de la marina mercante en el país, los intentos organizativos previos frustrados, la creciente organización gremial del sector, la influencia del sindicalismo revolucionario en la actividad, la impronta de la FORA IX Congreso en su carácter de central obrera predominante, el ciclo de huelgas de 1916-1921, la unidad sindical de los oficiales, el Pacto Solidario entre las asociaciones de los oficiales y los

² *Recopilación de Antecedentes que interesan a la Marina Mercante y Policía Marítimas*, 1937. Un trabajo tan altamente calificado recién en 1917 tuvo una institución formadora, la Escuela Nacional de Pilotos.

³ En esta clave, recientemente hemos abordado el origen del Sindicato de Luz y Fuerza de Mar del Plata en el marco de un convenio que hemos firmado entre el sindicato y el CONICET. Uno de los objetivos centrales del proyecto es poner en valor tanto su historia como su archivo (Contreras, 2022).

tripulantes así como la iniciativa de los oficiales del buque *Lircai* que se propusieron fundar el Centro. Estos elementos imprescindibles aportan para una explicación sobre su surgimiento, complementando el análisis de las decisiones institucionales, organizativas, económicas y político-sindicales que durante su primer año de existencia le permitieron dar los pasos iniciales, consolidarse y pervivir en el tiempo.

2. LOS INICIOS DEL CENTRO: CREAR, DECIDIR, APOSTAR

El 6 de septiembre de 1918 fue fundado oficialmente el *Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional*. Así lo evidencia su primera acta y así lo rememoraron los protagonistas. La idea surgió en agosto de aquel año entre la oficialidad del buque *Lircai*, mientras realizaban un viaje a Rio de Janeiro. Para su concreción, fueron necesarias varias reuniones, el armado de un esbozo de sus Estatutos y la decisión de invitar a capitanes y oficiales a sumarse al emprendimiento. De esta manera darían el puntapié inicial. Sin embargo, la gestación del Centro no se desarrolló en su totalidad aquel agosto de 1918, sino que fue un proceso más prolongado.

Desde fines del siglo XIX, los trabajadores marítimos venían realizando esfuerzos para organizarse sindicalmente, sumando algunos logros en su haber. En 1903, particularmente, capitanes, oficiales, pilotos y pilotines, ponderando cuestiones especiales de su oficio y sus reivindicaciones asociadas, impulsaron la creación del *Centro de Oficiales de la Marina Mercante*⁴. Aquella experiencia, si bien efímera, fue la primera prueba en la búsqueda de organizarse en torno a un sindicato propio. Luego, en 1905, saldría a escena el *Centro de Capitanes, Prácticos, Baqueanos y Patronos*, aunque su estructuración probablemente estuvo más relacionada a la navegación fluvial (Caruso, 2016). Tampoco éste perduraría más allá de 1906 o 1907. En el recuerdo que nos legó el Capitán Alfredo Maranessi, emergía también el *Centro Nacional de Capitanes de Ultramar*, que habría actuado con poca incidencia entre 1907 y 1910, aproximadamente⁵.

⁴ El 3 de julio de 1903, en los salones del diario *El País* de la ciudad de Buenos Aires, nació el *Centro de Oficiales de la Marina Mercante Nacional*. La Comisión Directiva fue encabezada por Luis Scalese. Según el reportero del periódico mencionado, aquella era la primera expresión de un movimiento de esta índole entre los oficiales de “nuestra marina mercante” (*El País*, 4 de julio de 1903).

⁵ Carta del Capitán Alfredo Maranessi al Capitán Hugo Patuel, 1962, Archivo del CCU-OMM.

Con la creación en 1910 de la *Federación Obrera Marítima* (FOM), que agrupaba al sector mayoritario de la tripulación, es probable que muchos oficiales y capitanes activaran sindicalmente dentro de sus estructuras federativas, pero sin llegar a formar una entidad independiente. Recién en el marco de las grandes huelgas marítimas, desarrolladas entre 1916 y 1918, fue retomada la iniciativa a favor de una organización específica de la profesión. Fue justamente en ese contexto cuando cobró vida un *Centro de Capitanes y Oficiales de Ultramar*, aunque en el marco de las estructuras de la FOM (Caruso, 2016).

La situación se modificaría rápidamente. Las perspectivas de la FOM y su consiguiente fortalecimiento, la creación de la *Unión Naval de Oficiales de la Marina Mercante*, que contenía asociaciones gremiales del personal jerárquico de las embarcaciones, y el pacto solidario entre ambas entidades brindaron un marco más que propicio para que los capitanes de ultramar y los oficiales de la marina mercante pensaran, nuevamente, en las posibilidades de un sindicato propio⁶. De hecho, fue en esa coyuntura cuando se fundaron varias asociaciones gremiales de oficiales destinadas a perdurar en el tiempo, como la de radiotelegrafistas o la de comisarios navales⁷. La victoria obtenida en la huelga de marzo-abril de 1918 estimuló aún más a la oficialidad⁸. Ese sendero parecía mostrar posibilidades de éxito para estas asociaciones gremiales, apuntaladas, por supuesto, por su alianza con la FOM.

Con este camino ya en curso, en un tramo particularmente alentador al efecto, debe ser ubicada la propuesta de los oficiales del vapor *Lircai*. El Capitán Pedro Diquattro, en ese entonces tercer oficial de la embarcación, rememoró que la idea de formar un centro de capitanes había surgido

⁶ Por ese entonces, los marítimos orientados por el sindicalismo revolucionario y encuadrados en la FORA IX Congreso apostaron por formar federaciones sindicales por rama de actividad. Así, la FOM fue avanzando en la organización de todo el personal de maestranza y marinería, mientras que la Unión Naval de Oficiales fue nucleando al conjunto de la oficialidad. El Pacto Solidario entre ambas y su coordinación práctica mediante un Consejo Plenario, finalmente, habilitaron la coordinación sindical conjunta de toda la rama de actividad.

⁷ En 1917 se constituyeron el Centro de Radiotelegrafistas Argentinos y el Centro de Comisarios Navales.

⁸ A fines de marzo de 1918, en pleno Viernes Santo, los centros de maquinistas y comisarios llamaron a una huelga para exigir aumentos salariales a través de la recientemente creada *Unión Naval de Oficiales de la Marina Mercante*. Contando con la solidaridad de la FOM y tras diez días de conflicto, los centros de oficiales lograron un acuerdo favorable.

el día 14 de agosto de 1918, cuando viajaban desde Río de Janeiro a Buenos Aires. Diquattro recordó que en las conversaciones desarrolladas durante aquel viaje participaron, por lo menos, el capitán Antonio Rodríguez, Conrado Sandoval (1.º oficial), Arturo López (2.º oficial) y él mismo. Durante la travesía, prefiguraron un *Estatuto* y Diquattro quedó con el encargo de difundir la iniciativa una vez en tierra para sumar adherentes y organizar encuentros con el fin de avanzar con el proyecto⁹.

En sucesivas conversaciones desarrolladas durante los veinte días posteriores a aquella reunión en el *Lircai*, se fue delineando lo que sería el Centro, llegándose a contar 35 adherentes; número para nada desdeñable y que parecería suficiente para impulsar un sindicato de personal jerárquico como el que nos ocupa. En los quehaceres de este armado fueron tejiéndose relaciones con los centros de radiotelegrafistas y maquinistas navales, quienes ofrecieron ayuda y pusieron a disposición instalaciones y mobiliario para facilitar los primeros pasos de la nueva entidad. Los primeros brindaron material de escritorio, mientras que el *Centro de Maquinistas Navales* prestó una oficina de su sede, sita en la calle Brown al 1167, de la ciudad de Buenos Aires, para su asamblea fundacional y para que comenzasen a funcionar como entidad autónoma. Allí estaba radicada también la *Unión Naval de Oficiales de la Marina Mercante*. Los capitanes y oficiales de la marina mercante eran así ayudados por sus gremios hermanos. La organización solidaria y conjunta de los marítimos, auspiciada por el sindicalismo revolucionario y la FORA IX Congreso, apuntalaba entonces su crecimiento y su desarrollo. Sin lugar a duda, aquella fue una actitud

⁹ Carta del Capitán Pedro Diquattro al Capitán Hugo Patuel, 20 de julio de 1962, Archivo del CCUOMM. Para reconstruir este episodio aprovechamos también las anotaciones que obran en el archivo del CCUOMM escritas por el capitán Enrique Suburo y el Capitán Juan Carlos Carrión. El buque de carga y de pasajeros “Lircai” fue botado el 13 de julio de 1892 para la compañía Sud-Americana de Vapores con sede en Valparaíso, Chile. En 1917, el buque *Lircai* fue vendido a la compañía Artigas, Riofrío & Co., también de Valparaíso. En 1919, fue adquirido por la compañía H. E. Wolden de Montevideo, Uruguay. Allí fue rebautizado como *Freia*. En 1924, el buque pasó a bandera argentina como propiedad de la misma compañía, pero con asiento en Buenos Aires. La información está disponible en: histarmar.com.ar/sitionuevo/freia-2/ (consultado en 3 de junio de 2023). En el recuerdo de algunos de los protagonistas, la reunión en la que se ideó el *Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional* fue en el *Freia*. Sin embargo, el buque tomaría ese nombre unos meses después de la célebre reunión del 14 de agosto de 1918. Seguramente, al haberlo navegado con posterioridad muchos años con el nombre de *Freia*, el detalle menor de su denominación en 1918 se les haya pasado, y en las conversaciones de entonces y en las rememoraciones posteriores se hablaba del *Freia* para que todos supieran a cuál barco se estaban refiriendo concretamente.

de confraternidad. También es cierto que, desde un punto de vista más pragmático, era fundamental contar con la colaboración de los capitanes y los oficiales de la marina mercante para un armado sindical efectivo para el conjunto de los trabajadores embarcados.

El capitán constituía la autoridad máxima de un barco y concentraba la suma de los poderes a bordo, incluido el poder público. Era secundado por oficiales y jefes que ordenaban el trabajo de las distintas secciones. El resto de la tripulación, también con sus distintas jerarquías, cumplía con las órdenes que se estructuraban de forma piramidal y en sentido descendente. El capitán era el delegado de la autoridad marítima, es decir del Estado, y representaba, a su vez, a la empresa. Pero también era un asalariado como el resto de los tripulantes, y se organizaba sindicalmente como lo hacían los otros oficios. No obstante, más allá de su agremiación particular, para el conjunto de la tripulación y del sindicalismo marítimo no era lo mismo que el capitán respondiera unilateralmente a los designios de la patronal, a que sus decisiones y acciones estuvieran también enmarcadas en la dinámica de las organizaciones gremiales. En este punto, la definición amplia de su rol entraba en una disputa más general entre trabajadores y patrones.

3. EL MOMENTO FUNDACIONAL: TEMAS URGENTES Y CUESTIONES ESTRATEGICAS

El viernes 6 de septiembre de 1918, en el citado local de Brown 1167 ubicado en el barrio de La Boca, fue fundado el *Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante*. La reunión fundacional se inició a las nueve de la noche, contando con 26 capitanes y oficiales presentes, quienes al finalizar la asamblea firmaron al pie del acta. Ellos eligieron las veinte autoridades de la Comisión Directiva (CD en adelante) y aprobaron los Estatutos del Centro. A su vez, decidieron enviar una nota al *Centro de Capitanes y Oficiales de Ultramar*, "... haciéndoles saber, que habiendo pertenecido a esa institución y reconociendo que los servicios prestados al gremio por la misma son nulos declara por mayoría reconocer la no existencia para ellos de dicho Centro". Luego de la contundente declaración, la carta finalizaba informando que desde ese momento quedaban "constituidos en sociedad en la Comisión Directiva que anteriormente se expresa y bajo el régimen de los Estatutos que se acepta-

ron en esta Asamblea”. El *Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante* sería desde entonces la entidad representativa del sector.

Como presidente del Centro fue electo Antonio Rodríguez, Capitán del *Lircai* en aquel viaje desde Río de Janeiro que el 14 de agosto había enmarcado la reunión mencionada por Diquattro. El propio Pedro Diquattro fue designado como secretario y Arturo López, también participe de aquella conversación inicial, como delegado (los delegados luego serían redenominados como vocales). Diquattro mencionó también la participación de Conrado Sandoval en aquella reunión de agosto en el *Lircai*, aunque es probable que, en realidad, estuviera hablando de Conrado Casanova, quién quedó designado como vicepresidente del Centro. Lo cierto es que, desde aquella reunión de mediados de agosto, en menos de un mes, la idea concebida tomó forma y cobró vida.

Luego de constituido, la primera reunión del flamante Centro fue llamada para el 9 de septiembre. En la misma, en primer lugar, se facultó a la CD para controlar las patentes y los documentos “comprobantes de la entidad de los candidatos a socios”. El objetivo inicial era crecer, pero adecuadamente. Sólo sumarían personas que cumplieren con los requisitos legales de la profesión. En segunda instancia, se autorizó a la CD para la formulación de un reglamento interno, el cual una vez confeccionado, sería sometido a discusión y a una imprescindible aprobación por mayoría de votos. Así, desde sus inicios, el ordenamiento interno, claro y reglamentado, fue una prioridad para el Centro.

El tercer punto tratado fue más urgente, pero no menos importante. Se autorizó a la CD para hacer frente a los gastos necesarios de la organización del Centro, comprobando los egresos, por supuesto, con los respectivos documentos. De este modo, la preocupación por la claridad de cuentas se sumaba al interés por la prolijidad administrativa. Este acuerdo inicial era fundamental y urgente si el centro quería sostenerse en el tiempo. Desde su inicio, se había establecido en el local de la *Unión Naval de Oficiales de la Marina Mercante* y, más allá de la solidaridad de sus sindicatos hermanos, debía pagar mensualmente el alquiler. Finalizando su primera reunión, los socios del Centro eligieron sus representantes para sumarse a la Unión Naval de Oficiales y fijaron los miércoles a las 20.30 horas para las reuniones ordinarias de la CD, encuentros que titulaban como “asamblea”.

4. SOSTENER LA ORGANIZACIÓN: DESAFIOS MATERIALES, ORGANIZATIVOS Y POLITICOS

En las primeras reuniones de la CD, los socios involucrados en la gestión del Centro se ocuparon de los temas urgentes que hacían a la posibilidad de su funcionamiento. No obstante, fueron encarando también problemáticas que serían regulares en su actividad. Fue entonces necesario trabajar con el colectivo inicial de socios sobre conceptos clave para la dinámica de una organización sindical, tales como compromiso, compañerismo y disciplina gremial.

Quienes encabezaban el armado del Centro fueron bregando por distintos medios y de diferentes formas para que todos los socios entendieran que era necesario pagar la cuota social regularmente y en fecha, que estando en puerto había que asistir a las asambleas convocadas y que era preciso cumplir con las resoluciones que tomaba la CD. Es cierto que no empezaban de cero porque había experiencias gremiales previas y porque ya estaban vinculados a otros sindicatos marítimos, pero era imperioso plantear reglas claras, indicar comportamientos esperados e ir construyendo el perfil propio del Centro, que sería definido por cierto tipo de prácticas y concepciones.

En este marco, una tarea prioritaria para el crecimiento del Centro fue la de sumar nuevos socios y terminar la estructuración de la CD. Sobre el primer punto, en las sucesivas asambleas se fueron aprobando incorporaciones. El libro de actas da cuenta de ello. Cuando el 3 de marzo de 1920 el Centro renovase sus autoridades, al menos 79 socios emitirían su voto, triplicando el número de participantes respecto a la reunión constitutiva del Centro del 6 de septiembre de 1918.

Por otra parte, en los primeros pasos del Centro, la CD tuvo que enfrentar algunos inconvenientes que complicaban su funcionamiento. De su pronta solución dependía su proyección en el tiempo. La creación del Centro, sin dudas, había sido un logro en sí mismo, pero inmediatamente surgió el desafío de sostenerlo. A esa imprescindible tarea se abocaron inicialmente los socios fundadores. Ya en el comienzo de su gestión, la CD suplantó a Armando Scherpa por Alberto Barrios como delegado (vocal) y poco después Manuel Chappani hizo lo propio con Emilio Franco, quien dejó su vocalía y volvió a su condición de socio. Seguramente varios capitanes, oficiales, pilotos y pilotines ofrecieron generosamente su nombre para conformar el Centro, mostrando voluntad al efecto, pero esperando que pronto se sumasen nuevos socios con mayor vocación hacia la tarea sindical y sus responsabilidades asociadas, para que pudieran suplantarlos.

Lo cierto es que el Centro durante sus primeros meses fue sufriendo cambios en su elenco directivo, producto de las propias condiciones en las que se ejercitaba el sindicalismo en la época, donde había pocas garantías para los dirigentes sindicales y donde el Estado y la patronal frecuentemente los presionaba, los reprimía y/o los perseguía¹⁰. Si a esto le sumamos las características propias del sector, que implicaban prolongadas ausencias producto de viajes de larga distancia, los cambios de nombres en la CD y en las asambleas se entienden con facilidad. De hecho, las actas de las asambleas dejan ver cómo recurrentemente cambiaban los nombres de quienes dirigían cada reunión. Incluso, el propio presidente del Centro al embarcarse tenía períodos prolongados de ausencia.

Estabilizar un cuerpo directivo y darle continuidad al funcionamiento del Centro fue entonces una preocupación central, tomándose medidas a tal efecto. Una de ellas, fue nombrar a un secretario rentado para que abriera el local del Centro todos los días de la semana dos horas por las tardes. La decisión no sólo favorecería las tareas administrativas, sino que ampliaba el tiempo para que los socios pudieran acercarse a la nueva institución. Ya no sería sólo la asamblea el momento de encuentro, organización y militancia. También con un sentido institucional, el 8 de enero de 1919, se abrió una caja de ahorros en el Banco Nación para depositar el dinero recaudado.

Manuel Chappani fue designado en el cargo de secretario rentado con un honorario de 50 pesos mensuales. Para un Centro que por ese entonces tenía cerca de cuarenta socios, una cuota que no llegaba a los 10 pesos mensuales y un alquiler que pagar, la apuesta sólo se sustentaría si se lograba un crecimiento sostenido y el compromiso constante de los involucrados. Se hizo urgente apuntalar esta tarea. Con esta orientación, Manuel Chappani también fue incorporado como vocal a la CD y se votó, a su vez, que el secretario rentado tuviese las mismas atribuciones que un Prosecretario. Puede entenderse que el naciente Centro se veía en la necesidad de brindarle facultades más que administrativas a Chappani para poder avanzar en la resolución de ciertos temas, e incluso aprovechar su condición de rentado para enviarlo como delegado a giras por distintos barcos y a reuniones con la patronal y con otros sindicatos.

¹⁰ La represión y la persecución de las patronales y el Estado sobre el movimiento obrero de la época serían desplegadas con gran virulencia en grandes conflictos como, por ejemplo, las huelgas frigoríficas de 1917, la *Semana Trágica* de enero de 1919 y la *Patagonia trágica* de 1921. Más allá de ello, el asedio al movimiento sindical era constante y cotidiano, apuntalado a su vez por asociaciones creadas al efecto por las patronales como La Liga Patriótica Argentina y la Asociación del Trabajo (Rapallo, 2012).

El secretario rentado claramente facilitaba el sostenimiento de ciertas tareas, aunque por sí solo no podía asegurar el funcionamiento del Centro. La CD tenía esto claro y tuvo iniciativas al respecto. Luego de varias asambleas que no se realizaron por falta de *quórum*, decidieron tomar medidas. En un primer momento la Comisión apuntó a mejorar tanto en la persuasión de los socios como en el sistema de notificaciones. Pasados unos meses, ante la persistencia del problema, primero se votó a favor de hacer una lista con los nombres de quiénes se ausentaban. Luego, en enero, se decidió multar con 5 pesos a quienes estando en puerto y notificados no asistían a las asambleas del Centro. La sanción debe ser entendida entonces como un recurso más en la obstinación por incrementar la conciencia y la responsabilidad sindical de los socios del Centro en su momento inicial. Cada capitán, oficial, piloto y pilotín debía involucrarse activamente en el sostenimiento de su herramienta gremial. El Centro no podía esperar que este comportamiento se diera naturalmente, por lo tanto, se proponía educar y orientar a sus socios con estos contenidos.

El objetivo era fomentar la participación, el compromiso, la responsabilidad sindical y el compañerismo. Claro está que también se necesitaba dinero para sostener la institución. Así, para apuntalar el proceso de crecimiento del Centro, en la Asamblea Extraordinaria del 24 de enero de 1919, se votó aumentar la cuota social a 10 pesos por mes. Poco después se resolvió, para evitar los retrasos en los pagos, que los primeros días de cada trimestre se abonasen las tres cuotas correspondientes a cada uno de ellos. El sostenimiento material del centro era, por supuesto, también una cuestión de conciencia gremial. Con esta orientación, en la citada Asamblea Extraordinaria, el Capitán Alfredo Viola propuso, como parte del reglamento interno (Art.º 52), que “Después de haberse obtenido las mejoras de sueldos por intermedio del Centro, todos los socios abonarán al Tesoro Social el treinta por ciento del nuevo sueldo a título de fondo de caja social”. Esta moción fue aprobada con diecisiete votos.

5. AFIANZAR LA ORGANIZACIÓN, INSTITUCIONALIZAR EL CENTRO

Dentro de este proceso que venimos analizando, el naciente centro apuntó a consolidarse institucionalmente en dos aspectos más. Por un lado, encaró la tarea de redactar un reglamento interno. En la asamblea del 8 de noviembre de 1918, se puso a discusión el primer borrador del proyecto. Los asistentes, según consta en actas, revisaron uno por uno los artículos. Al finalizar el debate, resolvieron que la secretaría le enviase una copia a

cada socio para hacer las correcciones y agregados que creyeran convenientes, avanzando de este modo hacía su aprobación definitiva. En esta actitud, los socios del Centro mostraron un interés declarado por dar facilidades para que todos los afiliados pudieran participar de las decisiones, evitando exclusiones por viajes o impedimentos laborales. Con el mismo espíritu, en la Asamblea Extraordinaria del 24 de enero de 1919, luego de una nueva discusión que recorrió artículo por artículo, fue aprobado el reglamento interno por el término de un mes. Si en ese lapso no surgían objeciones, éste quedaría con sanción definitiva, situación que finalmente se dio. El 8 de marzo, la CD mandó a imprimir 250 ejemplares del Estatuto y del Reglamento Interno. La cantidad de ejemplares impresos nos da una idea del crecimiento del Centro y del número de socios nucleados allí a seis meses de su fundación. Su aspiración de crecimiento era clara y contundente.

Por otro lado, la CD se ocupó de posicionar al Centro frente a otros actores. Así, en las distintas asambleas se fueron designando delegados para representar al Centro en la Unión Naval de Oficiales, para realizar giras por los barcos y para asistir a reuniones con otros gremios, la patronal y el Estado. También se encargaron de enviar telegramas a los alumnos del tercer año de la Escuela de Pilotos, invitando a éstos a inscribirse en el Centro. De igual modo, el gremio se ocupó de tener una voz pública, tanto para informar a sus socios como para ser considerado por otros sectores. Tras esta decisión, el 2 de octubre de 1918, envió una circular exhortando a los capitanes, los pilotos y los pilotines “a reconocer los buenos ideales que nos guían y a desconocer los juicios vertidos por algunos miembros del ex Centro de Capitanes de Ultramar”, quienes habían llevado sus pareceres a la Unión Naval. La disputa con el ex Centro se daba internamente y ante otros actores vinculados al mundo marítimo. Era necesario encarar ambos frentes al mismo tiempo. Finalmente, la persistencia daría sus frutos. El 12 de marzo de 1919, la CD recibía una carta, fechada el 4 de noviembre de 1918, donde la ex sociedad de capitanes comunicaba su disolución.

Más pública aún fue la voz del Centro cuando el 22 de enero, en plena huelga general marítima, enviaron una nota a los diarios señalando que

El Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional refiriéndose a las publicaciones hechas en los diarios de la Capital por la Sociedad de Capitanes de Cabotaje, Prácticos y Baqueanos de los Ríos, declara que nada tiene que ver con dicha Sociedad.

Y agregaban: “en cuanto al presente conflicto marítimo nadie ha consultado a este Centro”. Podemos suponer que con dicha publicación pretendían que se los individualizara como organización, al mismo tiempo que pedían voz propia para dar a conocer sus puntos de vista. En esta sintonía, decidieron contestar a un artículo que publicó el diario *La Razón* el 18 de febrero de 1919, titulado “Capitanes de Ultramar y cabotaje”. En este artículo, el periódico expresaba quejas sobre la aplicación del boicot en la huelga marítima que estaba en curso. Vale señalar que en ese entonces el boicot era uno de los métodos de lucha predilectos del gremialismo marítimo, el que le ofrecía una amplia efectividad en pos de conseguir sus objetivos (Caruso, 2016)

Profundizando esta intención, en la asamblea del 13 de marzo de 1919 se autorizó al socio Santiago Oliva para que se encargase de publicar “un Boletín relacionado con los asuntos y motivos fundamentales del Centro”. Justo en ese momento, Oliva suplantaba a Diquattro como secretario del Centro, dado que éste debía partir en un viaje rumbo a Europa. Lamentablemente, no contamos con ejemplares de aquel boletín, pero sabemos que la asamblea del Centro decidió publicar su segundo número el lunes 24 de marzo de 1919. Aquel día, en el marco de una asamblea extraordinaria, Oliva defendió “su necesidad y conveniencia” e hizo comentarios generales sobre el Boletín ante las preguntas de los concurrentes, para que luego la asamblea aprobara por unanimidad la continuidad de la publicación. Si consideramos la fecha de la asamblea en la que se le encarga la labor a Oliva, y suponiendo una pretendida frecuencia semanal, podríamos creer que el primer número del Boletín del Centro probablemente se haya publicado el 17 de marzo de aquel año. Más allá de esta precisión, lo importante es que, a seis meses de su fundación, el Centro ya contaba con su propia publicación gremial, una herramienta fundamental para las tareas sindicales, para comunicarse con los propios y con otros sectores de la sociedad¹¹.

¹¹ Ciertas características de la prensa sindical y política asociada a los trabajadores en general en el Río de la Plata han sido estudiadas por Lobato (2009). La autora analiza la prensa sindical como herramienta de organización, constructora de solidaridades, nociones e identidades, a partir de temas, técnicas y estructuras comunes a distintos sectores laborales, constatando su proliferación y productividad en las primeras décadas del siglo XX en la región rioplatense.

6. ORGANIZARSE PARA LA ACCIÓN REIVINDICATIVA

El novel Centro encaró también, desde sus inicios, la organización de acciones reivindicativas, orientadas hacia los planos económico, social e institucional. Entre estas acciones, pueden destacarse el envío de delegaciones a distintos barcos para resolver problemas laborales, la coordinación institucional con otras entidades marítimas, la preocupación por la seguridad social de las familias marítimas afectadas por accidentes y el planteo de reclamos salariales.

Desde sus comienzos, el Centro tuvo presencia en los lugares de trabajo. Allí llevó notificaciones, proyectos e incluso propuestas para que fueran votadas. Allí fue a afiliar nuevos socios y a resolver problemas entre los tripulantes. Allí fue a plantear exigencias a los armadores. El Centro marcó de este modo su presencia en el territorio portuario. También fue hasta los barcos o hacia algunas entidades del sector para cursar invitaciones con el fin de resolver ciertos inconvenientes en sus asambleas habituales.

Con esta orientación, los delegados del Centro, por ejemplo, fueron al vapor *Argentino* y afiliaron a sus oficiales, llegaron hasta el vapor *Asturiano* a exhortar a los oficiales para que contestaran una carta, se hicieron presentes para intimar al dueño del vapor *Río Negro* sobre cuestiones salariales y de asistencia para la familia de un trabajador fallecido a bordo, intervinieron junto al *Centro de Maquinistas Navales* en la evaluación de la conducta del Capitán del buque *Río de la Plata*, consideraron el temperamento de la FOM “en el asunto Edelvira” y se interiorizaron en el conflicto entre el capitán y el comisario del vapor *Lambaré*. De igual modo, invitaron a los afectados en problemas o conflictos a exponer sus puntos de vista en las asambleas del Centro para resolverlos colectivamente y con criterios consensuados. Incluso, fueron citando a aquellos socios disconformes con las decisiones de la CD para que expusiesen sus opiniones, y así lo hicieron Fabiani y Conde. De este modo, mostraron su respeto por el disenso, al mismo tiempo que pedían que los disidentes manifestaran sus diferencias con respeto e institucionalmente.

Otro de los asuntos que ocupó un tiempo significativo fue el ordenamiento de los embarques. En el contexto de la posguerra, un primer punto en la agenda del Centro fue defender el empleo de los capitanes y los oficiales argentinos. Para esto, se autorizó a la CD para hacer las gestiones necesarias con el fin de impedir que se revalidasen patentes extranjeras de pilotos y pilotines. Persistía sin resolución un reclamo ya enunciado por

aquella primera asociación de capitanes de 1903. De igual modo, el Centro se focalizó en comprobar quiénes estaban autorizados a embarcarse y con qué categoría. Hizo también un listado de prioridades para los embarques e intervino en conflictos entre capitanes y oficiales, y entre los de estos y otros tripulantes.

Sobre esta última cuestión, en ocasiones, el Centro debatió en conjunto con otras entidades marítimas sobre casos que involucraban a socios de distintas organizaciones gremiales del sector. El Pacto Solidario de la FOM con las organizaciones de oficiales y el acuerdo de éstas entre sí dentro de la Unión Naval, enmarcaron orgánicamente la resolución fraternal de los conflictos de este tipo. Esta perspectiva posibilitó, por ejemplo, abordar el problema de la indisciplina a bordo desde una sensibilidad sindical y obrerista, evitando los perjuicios de una solución patronal unilateral. A esta recurrente preocupación dedicaron varios encuentros, llegando a proponer, en enero de 1919, la confección por parte de los sindicatos de un Reglamento de Trabajo para las líneas Sud y Norte¹² que involucrara a una comisión conjunta de capitanes, oficiales, contra maestres, peones, marineros, mozos y a todo el personal de cubierta. Complementariamente, se sugirió que el reglamento fuera aprobado también por el ministro de Marina y el prefecto general de Puertos para darle mayor entidad e institucionalidad.

Estas iniciativas eran posibles gracias a la importancia que les dio el Centro a sus relaciones solidarias con las otras entidades marítimas. Es más, El Centro de Capitanes fue un nodo central en la constelación de organizaciones sindicales marítimas. Constantemente designaba delegados para la *Unión Naval de Oficiales de la Marina Mercante*, mantuvo relaciones fraternales con los otros centros de oficiales y, pese al disenso de un grupo minoritario de socios, se ocupó de mantener una buena relación con la FOM. Lo cierto es que la tensión en el interior del colectivo de capitanes y oficiales estaba latente, y el Centro tuvo que validar el Pacto Solidario en varias oportunidades. De hecho, en el marco de la huelga de enero de 1919 y con motivo de ciertas cuestiones de indisciplina a bordo, un socio propuso proceder contra la FOM y sólo mantener la solidaridad

¹² La línea del sud abarcaba, en el Océano Atlántico, desde el puerto de Buenos Aires hasta el último puerto del sur patagónico, mientras que la línea norte comprendía las rutas que desde el puerto de Buenos Aires pasaban por Uruguay y llegaban a algunos puertos de Brasil, también por el Atlántico. Quedaban fuera de jurisdicción para los marítimos de ultramar las líneas fluviales que desde el puerto de Buenos Aires se remontaban hasta Paraguay, Uruguay y Brasil, cuya navegación era principalmente de cabotaje.

en el plano salarial. La moción fue rechazada por once votos contra ocho, y se sostuvo el Pacto Solidario. La misma suerte corrió la moción presentada a principios de marzo para romper la alianza de gremios lograda en la Unión Naval. Por mayoría, y no por unanimidad, la solidaridad de los embarcados mantenía de este modo su carácter orgánico. En esta frecuencia, en su Asamblea Extraordinaria del 1 de abril de 1919, el Centro aprobó un voto de agradecimiento para el *Centro de Maquinistas Navales* por “el apoyo brindado desinteresadamente”, y por hacer posible sus primeros pasos. Era sin dudas éste un momento de confraternidad marítima, la que por supuesto no estaba exenta de cuestionamientos internos.

Inmerso en esta trama institucional y con la dinámica sindical señalada, el Centro encaró reivindicaciones de tipo laboral, salarial y mutualista. En estos reclamos se destacó su preocupación por las familias marítimas que sufrían la muerte o la enfermedad del jefe del hogar. Se pedía para ellas que el armador se hiciera cargo de seguir pagando los salarios o algún tipo de asistencia¹³. Otro punto sensible fue aquel referido a los despidos encubiertos, sobre todo en un momento en que la relación contractual de carácter permanente no tenía un marco legal adecuado para que el trabajador tuviera algunas seguridades al respecto. El momento del desembarco seguía siendo un momento de incertidumbre, y el Centro comenzaba a pensar en soluciones sobre ese asunto que tuvieran cierto grado de eficacia.

Las horas extras y los tiempos de descanso, las horas de guardia y las horas francas, así como la extensión de la jornada de trabajo en el barco, emergieron como otros de los temas acuciantes, y empezaron a esgrimirse propuestas para su abordaje gremial. Estas pretensiones ampliamente consensuadas, a su vez, se enmarcaban en un trasfondo mayor, el cual remitía a la necesidad de plantear una escala de salarios que contemplara tanto diferencias entre categorías como los distintos tamaños de los buques. La

¹³ Esta preocupación fue llevada a la Asamblea Extraordinaria del 24 de enero de 1919. En aquella reunión, por unanimidad, se votó sumar al reglamento interno un artículo que con el número 59 detallaba: “En caso de enfermedad o accidente, el Centro procederá de acuerdo con el artículo 1010 del Código de Comercio, y con el consentimiento de la familia del socio afectado, pedirá sólo al armador asistencia y sueldo devengado, sin perjuicio de otra petición que la familia intentare por infortunio”. Pasados unos meses, en la Asamblea Extraordinaria del 14 de octubre de 1919, se mocionó a favor de establecer de un modo oficial un fondo propio del Centro “para la familia del compañero que falleciera”. En aquella reunión se acordó reglamentarlo y considerar un porcentaje de la cuota para ese fin.

asamblea del 3 de diciembre de 1918 fue dedicada a este menester; de allí saldría el primer esbozo de una escala salarial para el conjunto de los capitanes de ultramar y oficiales de la marina mercante.

En aquella reunión se presentaron seis mociones y se abrió un amplio intercambio. Entre las propuestas para distinguir el tamaño de los buques terminó primando la que sugirió diferenciar entre buques de hasta 500 t de registro en bodega, buques de entre 500 y 1.000 t de registro en bodega y buques de más de 1.000 t de registro en bodega. Según el tamaño del barco sería la remuneración para el capitán y los oficiales. A mayor tamaño, mayor sería la paga. Siguiendo esta regla, se acordó una escala de salario ascendente, que para los capitanes sería de \$500, \$650 y \$800. Por otra parte, se sugería distinguir a los oficiales según su rango, diferenciando de la primera a la quinta categoría. Prefigurado este panorama, la asamblea decidió llevar las mociones y el avance de la discusión a los buques para que los socios opinasen y votasen.

7. LAS HUELGAS DE ENERO Y MARZO DE 1919: EL CONTROL SINDICAL DEL TRABAJO A BORDO EN EL OJO DE LA TORMENTA

Justo en el momento en el que los capitanes de ultramar y los oficiales de la marina mercante estaban debatiendo y confeccionando su propuesta de escala salarial, se desató la huelga marítima de enero de 1919. El proceso huelguístico habilitaría tanto como aceleraría la definición de la propuesta del Centro sobre este tema y sobre otros que también estaban en la órbita de sus preocupaciones iniciales en aquella especial coyuntura. La preparación temprana de una demanda salarial le permitió entonces sumar adherentes preocupados por esta cuestión, así como formular una petición concreta para ser reconocido por la patronal y forzar así negociaciones al efecto.

El conflicto marítimo de aquel año 1919 estuvo caracterizado por la defensa del control sindical a bordo construido por los gremios de la tripulación en conjunto con los de oficiales y capitanes. En contraparte, los armadores impulsaban el “trabajo libre”, es decir, la posibilidad de saltar la mediación de las organizaciones sindicales en la contratación del personal a bordo, estrategia encabezada por la principal empresa fluvial y marítima del país y de la región, la Compañía de Navegación Nicolás Mihanovich (Caruso, 2016)¹⁴.

¹⁴ Nicolás Mihanovich fundó la compañía de navegación más poderosa de la Argentina y una de las más importantes de América del Sud, con filiales en Uruguay, Paraguay y Brasil. Para los años de la Primera Guerra Mundial concentraba viajes, buques modernos y

El arranque de 1919 catalizó de esta manera dos estrategias claramente enfrentadas. Desde los primeros días de iniciado el año y en pleno desarrollo de lo que sería conocido como la Semana Trágica de enero de 1919, la federación que aglutinaba a los tripulantes, la FOM, declaró una nueva huelga general. Buscaba con esto el reconocimiento legal o la institucionalización del control sindical a bordo. Con este fin, el 8 de enero se inició la huelga de las flotas mercantes de bandera argentina. Con esta huelga, la FOM y el Centro de Capitanes como aliado clave y estratégico, se enfrentaban a una patronal fortalecida y experimentada, con un mayor nivel de organización y coordinación, liderada por Mihanovich. Los aires de época auspiciaron que en esos momentos circulara un manifiesto de la organización patronal Asociación del Trabajo donde se acusaba a la FOM de ser “el soviét del puerto de Buenos Aires”.

La huelga marítima de inicios de 1919 mostró las solidaridades y demandas comunes de tripulantes fomistas, oficiales, capitanes y maquinistas. La situación fue denunciada como de fuerte indisciplina por parte de la mayor naviera nacional, la compañía Mihanovich. En contraparte, ésta declaró junto a la organización de los armadores un *lockout*, práctica recurrente y creciente de la patronal marítima desde 1895 en adelante. En particular, en 1919 la medida patronal fue declarada por el Centro de Cabotaje Argentino, la organización político-corporativa de las empresas marítimas de una sostenida línea intransigentemente antisindical. En este caso, su objetivo era presionar al gobierno nacional e incidir en su política ante la huelga.

Luego de tres semanas de conflicto, el 1.º de febrero de 1919, intervino el Presidente de la Nación Hipólito Yrigoyen, aunque sin éxito¹⁵. Por su parte, los armadores participaron de la confección de un decreto que

capitales argentinos e ingleses. Fue además un miembro pleno y activo en la organización patronal de las compañías de navegación interior. Su empresa se destacó también por las pésimas condiciones laborales que regían a bordo de sus embarcaciones, por su intransigencia ante los reclamos y acciones gremiales y por la extensa implementación de diversas prácticas de fuerte contenido antisindical, las que incluyeron la violencia directa y el impulso de sindicatos pro patronales (Caruso, 2016).

¹⁵ La mediación presidencial en los conflictos marítimos comenzó a desplegarse con fuerza durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916 – 1922), encontrando con algunas de sus propuestas buena predisposición por parte en un sector del sindicalismo embarcado, opción que inauguraría espacios de negociación novedosos para el gremialismo de la época y que finalmente influiría en ciertas tradiciones del movimiento obrero argentino que se tornarían predominantes con el arribo del peronismo a la política nacional (Del Campo, 1988).

intentaría dar fin al conflicto. Este primer Decreto de Oficialización, del 22 de febrero, autorizó a los Ministerios de Obras Públicas y de Marina a proveer el personal necesario para hacer efectiva la navegación. Estipulaba además la confección de un registro único para el personal embarcado a cargo de la Aduana y la Prefectura Naval. A este decreto le siguieron otros tres, del 15 y 28 de marzo y del 26 de mayo de 1919, que regularizaban la contratación en otros sectores¹⁶. La ambigüedad de estos decretos daba márgenes amplios de interpretación librados a las correlaciones de fuerza entre los contendientes, y allí el Centro de Capitanes era un actor central en la conformación de las tripulaciones y su contratación. Era su prerrogativa. Los decretos de oficialización funcionaron entonces como un recurso del gobierno para garantizar la continuidad del transporte y el comercio marítimo, pero en esa coyuntura terminaron favoreciendo la posición de un sindicalismo fuertemente articulado entre la tripulación y la oficialidad.

Los capitanes de ultramar y los oficiales de la marina mercante nacional transitarían la huelga y el proceso asociado a la misma con ciertas contradicciones que nacían justamente de su condición. El capitán era un asalariado como el resto de los tripulantes, pero también era la máxima autoridad de la embarcación, con las responsabilidades que ello conlleva; se organizaba sindicalmente como lo hacían los otros oficios, pero también era el representante directo del armador en el barco. Sus definiciones de coyuntura ponían en primer plano esta tensión y las asambleas del gremio la transitaban ensayando variadas soluciones al respecto.

La iniciativa de la FOM por el control sindical a bordo había generado no sólo efectos beneficiosos para los trabajadores sino también problemas de indisciplina y un relajamiento de la autoridad y la jerarquía en los barcos. Frente a esta situación, que podía acarrear inconvenientes en la vida a bordo, sobre todo en los momentos de peligro en alta mar, la CD del Centro de Capitanes trató de buscar soluciones por vía sindical a partir del acuerdo con las entidades de otras especialidades, evitando el retorno al autoritarismo patronal anterior y manteniendo el Pacto Solidario con la FOM. Así, en varias ocasiones, como en el caso del vapor *Presidente Mitre*, pidió reuniones con la FOM, y no con los armadores, para resolver problemas de indisciplina a bordo.

Luego de la resolución de la huelga a principios de febrero, el Centro comenzó a intervenir directamente no sólo en cuestiones de disciplina a bordo sino también en el control sindical del empleo. Así, el 4 de febrero

¹⁶ *Crónica Mensual*, Departamento Nacional del trabajo, n.º 15 (marzo de 1919).

le dio permiso a José Balluncio para que se desempeñe como segundo oficial en el Velero *Pietruna*. De igual modo, el 8 de marzo, la CD informó que el armador del vapor *Tercero* aceptó sin mayores objeciones la demanda del capitán para que se embarque un tercer oficial. Para cubrir el puesto, el Centro nombró a Pedro Diquattro. A mediados de marzo, petitionó también un tercer oficial para los buques de la línea Sud. Como todavía persistía el *lockout* patronal, la negociación con el Subprefecto General de Puertos sobre el asunto se extendería en el tiempo.

En este último pedido se evidenciaba la preocupación del Centro por aumentar los puestos de trabajo a bordo para los oficiales y con ello mejorar, a su vez, las condiciones de trabajo y de seguridad a bordo. Esta perspectiva se asociaba directamente a su interés por cuidar el empleo de capitanes y oficiales. Con esta orientación, en su asamblea del 5 de febrero, el Centro resolvió que los oficiales de los buques que fueran desembarcando aceptasen la libreta de navegación y los sueldos devengados, y que el capitán haga constar que el desembarco fue voluntad del armador. Era necesario clarificar las prácticas patronales asociadas al *lockout* y los despidos encubiertos. El Centro prestaría especial atención al asunto. Pasados unos meses, en su Asamblea Extraordinaria del 27 de junio, deliberaron colectivamente sobre el despido del Capitán Bisso del vapor *Curupayty*, quien venía cumpliendo responsabilidades sindicales en el Centro. Luego de un debate sobre los motivos esgrimidos por el armador, la asamblea por unanimidad consideró injustificado el despido y así lo comunicaron y actuaron al efecto.

En tal marco de inestabilidad e irregularidad del empleo, el Centro evaluó con atención los sucesivos Decretos de Oficialización sancionados por el gobierno. Así, en la Asamblea Extraordinaria del 1.º de abril se informó detalladamente sobre el conflicto portuario y los Decretos de Oficialización asociados a la resolución de este. Luego de evaluar la situación perjudicial en la que los colocaba el artículo 6.º de la planilla propuesta por la patronal a través del Centro de Cabotaje Argentino, pero priorizando “la buena voluntad de ayudar al gobierno para solucionar el conflicto a objeto de que se reanude el trabajo” y las posibilidades beneficiosas que se abrían con otros puntos del Decreto del 28 de marzo, aceptaron por mayoría dicha solución legal. Eso sí, “reservándose siempre de imponerse las condiciones de planilla y servicio cuando se entrara a arreglar directamente con los armadores”. La redacción ciertamente ambigua de los decretos dejaba

abierto el tema, y su resolución se iría definiendo en los sucesivos conflictos según las correlaciones de fuerzas entre los trabajadores y los armadores.

La unidad sindical de tripulantes y jerárquicos llevó al fin del *lockout* y de la huelga en la primera semana de abril de 1919. La clave del éxito estuvo en que la FOM actuó junto a los capitanes de ultramar y la oficialidad, sosteniendo la acción conjunta y el pacto de solidaridad (Caruso, 2016).

8. DEMANDA SALARIAL Y VINCULACIÓN SOLIDARIA CON OTRAS ENTIDADES OBRERAS

Terminada la huelga de enero y en el marco del conflicto de marzo de 1919, el Centro había avanzado en la reformulación de la planilla con la que demandaría sueldos. Se definieron los salarios para los oficiales y se acordó que los sueldos de los capitanes aumentarían un 30% respecto a los anteriores al conflicto, detallando que en ningún caso en la escala salarial habría una diferencia menor a 300 pesos entre el capitán y el primer oficial del mismo barco. Del siguiente modo podría expresarse aquel pedido.

	Buques de primera clase (más de 1000 TRB)	Buques de segunda clase (entre 500 y 1000 TRB)	Buques de tercera clase (menos de 500 TRB)
Capitán	\$770	\$720	\$670
Primer Oficial	\$470	\$420	\$370
Segundo Oficial	\$370	\$335	\$315
Tercer Oficial	\$315	\$295	\$265

Cuadro 1. Escala salarial demandada, marzo de 1919.

Fuente: Cuadro de elaboración propia a partir del Libro de Actas n.º 1 del Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional, 6 de septiembre de 1918 – el 3 de marzo de 1920, Biblioteca y Archivo del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante.

Este pedido general era complementado con algunas demandas puntuales. Por ejemplo, el Centro reclamaba por las 8 horas de trabajo, solicitando al mismo tiempo que cuando un oficial trabajase por más tiempo

cobrase un peso por cada hora extra. Se solicitaba también que la Hamburg Sud y la Compañía Importadora y Exportadora cumplieran con las ordenanzas en ese entonces en vigor sobre las 4 horas de guardia y las 8 horas francas.

Las reivindicaciones citadas se asociaron indefectiblemente con el reclamo por el cobro de los días de huelga y boicot y aquellos no trabajados por el *lockout*. Así, el 15 de marzo, los delegados de la Unión Naval de Oficiales, luego de una reunión con un ministro inglés, aceptaron la propuesta que consistió en reanudar el trabajo luego de que fueran abonados quince días de sueldo en concepto de indemnización por el tiempo que duró el *lockout*. De igual modo, el Centro de Capitanes, el 28 de marzo, aceptaba la propuesta del gobierno de pagar los sueldos hasta complementar lo que les faltaba cobrar de dicho mes a capitanes y oficiales. La fortaleza del Centro, en particular, y del sector marítimo, en general, podía apreciarse también en estos arreglos salariales.

A esta altura, los socios del Centro eran conscientes de la importancia de la unidad solidaria de las asociaciones gremiales de los embarcados y de los beneficios que acarrea trabajar sindicalmente en esa frecuencia. Así lo reconocían en su Asamblea Extraordinaria del 1 de abril de 1919, donde agradecían la ayuda prestada al Centro por los maquinistas navales y destacaban la relevancia y necesidad de la Unión Naval de Oficiales de la Marina Mercante Nacional. En su breve experiencia como Centro, los capitanes y oficiales habían descubierto la importancia de militar mancomunadamente con otros sectores del sindicalismo marítimo y con el conjunto de los trabajadores que se agrupaban en las centrales obreras. Siguiendo esta reflexión, en su Asamblea Extraordinaria del 27 de junio, nombraron dos delegados ante la FORA IX Congreso. Antonio Padolini y Francisco Prestianinni fueron entonces designados para asistir en carácter informativo al Congreso convocado por dicha central obrera, con el fin de recoger las opiniones de las demás sociedades y comunicarlas a la Comisión Directiva. De igual modo, se siguieron designando delegados a la Unión Naval. En aquella ocasión el turno fue para el capitán Bisso.

Convencidos de la importancia de esta orientación, los delegados del Centro que asistieron a la Asamblea de la Unión Naval de Oficiales del 9 de octubre promovieron la discusión sobre el pedido que varios meses atrás había hecho el Centro de Capitanes de Cabotaje para ingresar a dicha entidad. Se habían propuesto oficiar de intermediarios con el fin de llegar a un acuerdo definitivo. Su insistencia en el asunto daría frutos. Ya incorpo-

rada la Sociedad de Capitanes de Cabotaje a la Unión Naval, ambas entidades avanzaron en coordinarse para no superponer sus jurisdicciones gremiales y evitar la competencia entre ellas. Así, el 24 de noviembre, el Centro de Capitanes de Ultramar recibía una nota del Centro de Capitanes de Cabotaje con la nómina de los socios de esa entidad que navegaban y navegarían siempre en el mar, la cual incluía 16 nombres.

El trabajo de incorporación de la asociación de los capitanes de cabotaje a la Unión Naval, e individualmente algunos de ellos al Centro de Capitanes de Ultramar, conllevó también cierta reglamentación para organizar el trabajo conjunto y la coordinación entre ambas entidades. En este sentido el Centro de Capitanes de Ultramar resolvía que

... todos los Capitanes de Cabotaje que hayan navegado por lo menos durante cinco años como Oficiales o Capitanes en los buques de Ultramar podrán ocupar puestos de Oficiales en buques de cualquier categoría, y de Capitanes en los buques hasta 500 toneladas de carga, siempre que no se encuentren Pilotines, Pilotos o Capitanes de Ultramar, siendo inamovibles en el puesto una vez embarcados, gozando de los mismos derechos y deberes que los socios de este Centro.

Aclaraban, por último, que la resolución comprendía a los dieciséis capitanes de Cabotaje mencionados, y también a los capitanes de cabotaje que no se incluían en aquella nómina y que podían estar en las mismas condiciones. El Centro de Capitanes de Ultramar mostraba en estas acciones su compromiso con el crecimiento y la consolidación de la Unión Naval como instancia para la unidad organizativa del gremialismo marítimo, aunque a no pocos se les escaparía que con esta gestión había sumado nuevos socios y delimitado con mayor claridad su jurisdicción sindical.

9. HACIA EL PRIMER CONVENIO SALARIAL DEL CENTRO

Las vinculaciones entre los distintos centros de oficiales, de todos modos, no siempre se desarrollaron armónicamente. Entre estos se desplegaron lazos que había que trabajar periódicamente y orientar en un sentido determinado y por lo tanto era menester construir cotidianamente consensos. A las rispideces que podían ir surgiendo en el trajín diario y que había que darles solución, deben sumarse, además, las acciones deliberadas por parte de la patronal para profundizar las diferencias existentes y eventual-

mente lograr la ruptura del Pacto Solidario o aislar a los gremios de oficiales de las centrales obreras y los boicots solidarios. La unidad obrera era entonces toda una artesanía de la militancia sindical. Para sostenerla en el tiempo era imprescindible abordar con mucho cuidado aquellas decisiones que podían tensionar los vínculos logrados.

Así, por ejemplo, cuando el Centro resolvió alquilar una nueva sede fuera del edificio que compartían la Unión Naval de Oficiales y el Centro de Maquinistas Navales, aunque ubicada cerca de ambas y de la Prefectura General de Puertos y los armadores, se ocupó de agradecer con creces a sus entidades hermanas. De igual modo fue encarada la discusión sobre una escala general de salarios para el conjunto de la oficialidad en la que los maquinistas pretendían que el primer oficial maquinista cobrara igual que el capitán del barco. Varias reuniones se sucedieron al efecto y la patronal no dejó pasar la oportunidad para profundizar los puntos en discordia. En el desarrollo del debate, dado que no pudieron arribar rápidamente a una solución, el Centro se convenció de llevar la cuestión al seno de la Unión Naval para buscar una solución de conjunto y fraternal.

La CD del Centro, en su asamblea Extraordinaria del 7 de noviembre de 1919, resolvió que bajo ningún concepto podían equipararse los sueldos entre el capitán, los oficiales y los maquinistas, ya que “el capitán como jefe del buque tiene responsabilidad, administrativa y judicial, durante todo el viaje, mientras que el primer maquinista termina al llegar a puerto y en cambio el capitán continua siempre”. La determinación en este sentido fue rotunda, llegando a postularse que si no se llegaba a un acuerdo en el seno de la Unión Naval se presentarían “al Administrador de Aduanas diciendo que el Centro de Capitanes no admite ninguna equiparación de sueldos como lo pretenden los maquinistas”. En el mismo sentido se movió que si se aceptaba la equiparación de sueldos “los asociados del Centro de Capitanes se verían en la imposibilidad de navegar”. Si los maquinistas jugaban fichas por fuera de las propias organizaciones sindicales, los capitanes también estaban dispuestos a hacerlo, e incluso se predisponían a declarar una huelga de la especialidad por su propia cuenta.

Finalmente, luego de varias reuniones, se logró un acuerdo entre ambas entidades en la Unión Naval, ganando aún más relevancia este espacio de coordinación. En última instancia, la propuesta de equiparación había nacido de las patronales, y así lo hacía saber el presidente del Centro, Antonio Rodríguez, luego de haberlo reconfirmado en una reunión en la Aduana entre la Unión Naval y el Centro de Cabotaje Argentino. En el marco de la discusión salarial, entonces, capitanes, oficiales y maquinistas

acordaron que la escala de sueldos reproduciría la siguiente jerarquía: capitán, primer maquinista, primer oficial, segundo maquinista, segundo oficial, tercer maquinista, tercer oficial, etc.

Por otra parte, luego de que el Centro de Cabotaje Argentino pidiera un cambio en la planilla de sueldos presentada en marzo, diferenciando barcos de pasajeros y de carga, el Centro la modificó del siguiente modo:

	Buque de primera categoría (de 1000 a 2000 TRB)	Buque de segunda categoría (de 350 a 1.000 TRB)	Buque de tercera categoría (menos de 350 TRB)
Capitán	\$850	\$670	\$575
1° Oficial	\$500	\$450	\$375
2° Oficial	\$400	\$350	\$275
3° Oficial	\$350	\$300	-

Cuadro 2. Planilla salarial, noviembre de 1919

Fuente: Cuadro de elaboración propia a partir del Libro de Actas n.º1 del Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional, 6 de septiembre de 1918 – el 3 de marzo de 1920, Biblioteca y Archivo del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante.

En la nueva propuesta puede adivinarse un fortalecimiento de la posición de los capitanes, situación que se hizo más clara cuando el Centro de Cabotaje Argentino quiso rebajar algunos salarios y el Centro de Capitanes en su asamblea decidió mantener la planilla tal cual se presentó¹⁷. Solo aceptó negociar un mes de indemnización por despido en lugar de los dos meses pretendidos inicialmente. Finalmente, en la asamblea del 12 de diciembre de 1919 se informó que el Centro de Cabotaje Argentino aceptaba

¹⁷ En los buques de primera categoría se mencionaban el *Freia* y el *Primero*, en los de segunda el *San Francisco*, el *Zelandia*, el *Australia*, el *Vaquillona* y el *Río Uruguay*, mientras que se detallaba al *Magallanes*, el *Curupayty* y el *San Antonio* como de tercera categoría. La planilla del Centro aclaraba que, en los buques de pasajeros, los capitanes y los oficiales cobrarían un aumento de \$50. Con esta aclaración, en los barcos de pasajeros, salvo en el caso del capitán de un buque de tercera categoría, los salarios eran superiores a los pretendidos en marzo. En los de carga, los salarios disminuían notablemente solo para los capitanes de los buques de segunda y tercera categoría. Es cierto que en la nueva categorización fueron incluidos más buques como de segunda categoría, ya que el corte se estableció en 350 TRB y no en 500 TRB como se estipulaba en marzo, y eso implicaba una mejora para los afectados en el cambio.

firmar la planilla y un convenio entre las partes con doce meses de duración. Era sin dudas un paso importantísimo para un Centro que tenía poco más de un año de existencia.

10. LA SEGUNDA ELECCIÓN DE AUTORIDADES DEL CENTRO

El año 1919 finalizaba con un saldo positivo para los trabajadores embarcados. Los decretos de oficialización en los hechos les brindaban la posibilidad de llevar adelante un control sindical del trabajo a bordo, a la vez que habían logrado avances en las condiciones laborales y salariales. Como vimos, el Centro de Capitanes conquistó, por aquellos meses, su primera escala salarial, y lo hizo considerando un mapa más amplio que abarcaba también las aspiraciones de otros oficiales, como los maquinistas, por ejemplo. No obstante, tales avances económicos y organizacionales impuestos por los trabajadores marítimos no iban a ser fácilmente aceptados por la patronal naviera, y menos aún por uno de sus miembros más intransigentes: Nicolás Mihanovich.

La sensación de que Mihanovich no se quedaría de brazos cruzados comenzó a hacerse cada vez más patente. Recordemos que la empresa no sólo era la naviera más grande del país, sino que tenía un lugar central en la organización corporativa de la patronal. La CD del Centro de Capitanes, a fines de 1919, notó que se avecinaban tiempos difíciles. Seguramente por ello, el 13 de diciembre convocó a los socios y les hizo una propuesta concreta para la coyuntura:

en virtud del curso algo grave que siguen los acontecimientos y necesitando en cierto momento tomar determinaciones concretas, para lo cual no podría perder tiempo, necesita entonces de los socios amplias facultades para obrar de acuerdo con su propio criterio, que ha de ser siempre el mejor para el bien y progreso de nuestra institución.

Luego del pedido, exhortó a los socios a que den su consentimiento con su firma, “comprometiéndose a aceptar y cumplir las resoluciones que aquella tome cualquiera que estas sean”. Este rotundo cambio sólo podía entenderse en el marco de una coyuntura compleja. Seguramente esta era una apreciación compartida, ya que más de cincuenta firmas se fueron acumulando al final del acta aquel día. En el ambiente del puerto ya se perfilaba una pronta batalla contra Mihanovich, y se presentía que sería de gran envergadura.

La decisión, no obstante, tendría consecuencias en el interior del Centro de Capitanes. Las circunstancias demandaban consolidar un cuerpo directivo más expeditivo y con facultades para actuar con celeridad en la cambiante y complicada coyuntura portuaria. El desafío de la hora consistía en que esta posibilidad no fuera en detrimento de la participación y la representación democrática de los socios. Sobre este aspecto de vital importancia para una organización sindical habían insistido con énfasis en sus primeras 54 reuniones de Comisión Directiva, a las cuales denominaban en sus actas, sugerentemente, como asambleas. Aquel 13 de diciembre terminaba la primera etapa formativa del Centro en términos institucionales.

Con una huelga en curso iniciada el 12 de febrero contra Mihanovich, el día 3 de marzo de 1920 fue convocada una Asamblea Extraordinaria para elegir nuevas autoridades para el máximo órgano de representación del Centro, que desde ese momento adoptaría el nombre de Consejo Directivo. Sin perder su orientación democrática y participativa inicial, se pretendía consolidar un grupo dirigente que asumiera los destinos del Centro con madurez, pericia y responsabilidad¹⁸.

La propia votación de las nuevas autoridades nos habla del perfil institucional del Centro de aquel entonces. La elección se hizo por un sistema de lista abierta. Todos los socios que así lo quisieran podían postularse para ser elegidos en tal oportunidad. Luego, cada elector señalaría en su boleta los de su preferencia. Los más votados pasarían a formar parte del Consejo Directivo. Comenzaba allí a construirse una tradición en las formas electivas del Centro. Para defender la libertad de elección, la votación fue secreta y a través de sobres. Luego se realizaba el escrutinio de votos. Al concluir, las listas contenidas en los sobres se archivaron en un paquete lacrado a fin de

¹⁸ La huelga mencionada fue una medida de tipo parcial de las más prolongadas en la historia de la protesta obrera en el país. Si bien la huelga afectó a más empresas, fue la firma Mihanovich la que no accedió a las demandas obreras, y la que sistemáticamente apuntó con sus prácticas a debilitar o negar el poder gremial de la FOM, así como a tensionar y destruir las solidaridades de ésta con capitanes y oficiales. Para ello aplicó prácticas que fueron desde el *lockout*, hasta el cambio de bandera y la violencia directa. En el caso de la gran huelga de 1920, que finalizó en los primeros meses de 1921, parecía haberse impuesto la acción sindical reforzada por una tensa pero sostenida alianza entre los capitanes y los tripulantes. Sin embargo, algunos meses después, a fines del mes de junio de 1921, y en función de un nuevo conflicto, el puerto sería militarizado y se libraría dicho territorio para la acción de grupos pro patronales contra los huelguistas (Caruso, 2016).

que cualquier socio pudiera ratificar el escrutinio. Por otra parte, para mantener la representatividad de los oficios agrupados dentro del Centro se decidió que en el Consejo Directivo estuviesen representados en partes iguales Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines, cada uno con siete socios.

Aquel día votaron 79 socios. Cada uno de ellos podía optar por siete capitanes, siete pilotos y siete pilotines. La distinción de oficios para la representación no era excluyente para que cada socio emitiera 21 votos para los tres tipos de representantes que dirigirían su Centro. De esta forma, hubo 540 votos para elegir capitanes, 537 para pilotos y 532 para pilotines. Las cuentas indican que, salvo algunos casos, la mayoría de los socios emitió sus 21 votos optando positivamente por un representante. Por otro lado, debemos señalar que, para formar parte del Consejo Directivo, se candidatearon 29 capitanes, diecisiete pilotos y 26 pilotines. Es decir, que sólo siete socios no se propusieron como candidatos o no fueron votados. Por último, puede destacarse que los capitanes Dávila, Maranesi y Tomizzo fueron elegidos por mayoría para realizar el escrutinio y la revisión de sobres y urnas. Concluido el proceso, el Consejo Directivo quedó constituido con los siguientes socios:

- Capitanes: A. Rodríguez, S. Oliva, F. Nalda, R. Colom, A. Sacramento, A. Paladini y C. Casanova.
- Pilotos: H. Laconcha, R. Sánchez, J. Tuneu, C. Ramieri, J. Raggi, E. Frangul y J. B. Crovani.
- Pilotines: E. Portero, M. Chappani, P. Diquattro, B. Onofri, A. Ferro, A. Viola y J. Rodríguez.

Las reuniones del Consejo Directivo mantuvieron su carácter abierto para todos los socios, pero en el proceso que se abría en 1920 se iría consolidando un cuerpo dirigente que lograría cierta estabilidad en el tiempo. En cada reunión de Consejo variaba el socio designado para presidirla, mientras se consolidaba la figura del secretario. Se perfiló desde aquel momento, y en la coyuntura de la huelga contra Mihanovich, un modelo sindical horizontal y democrático en el interior del Consejo Directivo, el cual delegaba muchas de sus decisiones a las comisiones de delegados, conformadas en torno a una función puntual, o en el secretario, quien tenía a su cargo un prosecretario rentado que lo asistía para llevar sus tareas adelante. De esta manera buscaban combinar eficacia, participación y representatividad.

NOTAS FINALES

La fundación del *Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional* tuvo lugar en el marco de un ciclo de alta conflictividad obrera, iniciado por la huelga marítima a fines de 1916 y que perduró hasta mediados de 1921. En este ciclo, la corriente sindicalista revolucionaria, particularmente desde la impronta que le imprimía la FOM, se constituyó como hegemónica dentro del movimiento obrero a partir de afianzarse en la conducción de la FORA IX Congreso. El Centro, si bien se constituyó como una organización de personal jerárquico, nació en plena movilización obrera, en alianza y diálogo con las organizaciones de la tripulación y la oficialidad. En esa trama de experiencias comunes, tensiones y solidaridades desplegó su proyección sindical inicial y, en cierta medida, configuraría una tendencia histórica del Centro a favor de buscar acuerdos y solidaridades con el resto de las organizaciones marítimas y las estructuras más amplias del movimiento obrero argentino. Esta predisposición tendría también su contrapeso dentro del gremio en aquellos sectores que al percibirse sólo desde el oficio y desde su perfil jerárquico, llevaron al Centro a cierto aislamiento en algunas coyunturas posteriores en las que primó su impronta singular basada en su *expertise*, formación y jerarquía.

En cuanto a su origen institucional, hemos ponderado tanto los intentos previos de organizarse como capitanes de ultramar y oficiales de la marina mercante, como la iniciativa de los tripulantes del *Lircai*, los que finalmente lograron fundar el Centro. En este proceso fundacional nos interesamos también en las medidas tomadas durante los primeros meses por parte de los socios y la CD, tratando de entender los distintos aspectos que encararon, así como las decisiones y acciones emprendidas, las que buscaron estabilizar y sostener en el tiempo la organización. En este sentido, entendemos que el Centro surgió en un contexto favorable de movilización obrera y radicalidad en la protesta marítima, pero también que sus socios y su Comisión Directiva acertaron en la resolución positiva de aspectos institucionales, organizacionales, político-sindicales y económicos que era indispensable articular adecuadamente.

Sobre esta última percepción pudimos reconocer que capitanes y oficiales sostuvieron con cierta regularidad sus asambleas ordinarias y extraordinarias, hicieron prolíficos esfuerzos para que se cumpliera el *quórum* en las mismas incitando constantemente a sus socios a la participación, trabajaron a favor de la disciplina y la responsabilidad sindical, dictaron

un reglamento interno, acordaron una cuota sindical e insistieron para que fuera pagada con la frecuencia establecida, designaron un secretario rentado y afrontaron el costo del alquiler del local social. Este conjunto de acciones pone de relieve la centralidad de la dimensión material de la institucionalización gremial en la formación de una organización obrera.

De igual modo, debe destacarse que, desde sus inicios, e incluso antes, los capitanes mantuvieron relaciones orgánicas con otras entidades de la oficialidad y la tripulación, así como con otras organizaciones y centrales sindicales del movimiento obrero, enviando regularmente delegados a tal efecto. Sin embargo, su apuesta por tal coordinación no fue óbice para la búsqueda de una voz pública propia que comenzó a expresarse en comunicados y cartas, y que finalmente maduró en su propia publicación sindical. Su identidad singular y autónoma le permitió, a su vez, participar en primera persona en negociaciones con la patronal y el Estado, reclamando incluso dicha instancia, siendo esta una posibilidad sustancial para la vigencia en el tiempo de cualquier organismo sindical.

El Centro de Capitanes, de esta manera, se convirtió rápidamente en un interlocutor reconocido por otros. Esto fue posible por la pronta e inicial definición de algunas reivindicaciones específicas propias, como las salariales, la propuesta del reglamento general marítimo para las líneas Sud y Norte y el pedido de seguridad social para las familias de los trabajadores marítimos que sufrieran accidentes parciales o mortales. Cabe suponer, además, que estas demandas tuvieron alta aceptación en el colectivo laboral que representaban. A ello hay que sumarle que el Centro logró una acertada presencia en los lugares de trabajo y un despliegue fundamental en el envío de delegados a los distintos barcos para resolver problemas puntuales. El conjunto de estos elementos que hemos analizado permite reconstruir la trama desde la cual proponemos entender la fundación exitosa del *Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional*, su consolidación y su sostenimiento en el tiempo. Es justamente esta última evidencia la que pondera lo realizado y nos estimula a relevar la experiencia, estudiarla e interpretarla.

Tal historización a su vez permite pensar, a partir del caso del Centro de Capitanes, la fundación de un gremio y sus avatares, restituyendo la contingencia de dicho proceso y de las decisiones de sus protagonistas. De igual modo, esta mirada nos brinda una clave interpretativa que permite identificar en la experiencia de gestación de un sindicato rasgos que pervivirán en sus tradiciones sindicales y sus vinculaciones gremiales. El proceso fundacional del Centro, o el de otras organizaciones obreras, puede

ser observado entonces como un cúmulo de acciones y tareas emprendidas que fueron cobrando sentido en determinada coyuntura a partir de un proyecto gremial, cuyo devenir y eficacia involucró distintas dimensiones de la vida social, económica, institucional y política, dejando en su desarrollo marcas destinadas a pervivir en el tiempo.

FUENTES DE ARCHIVOS

Archivo del CCUOMM.

Libro de Actas n.º 1 del Centro de Capitanes de Ultramar, Pilotos y Pilotines de la Marina Mercante Nacional, 6 de septiembre de 1918 – 3 de marzo de 1920, Biblioteca y Archivo del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante.

BIBLIOGRAFÍA

- Belkin, Alejandro (2018). “Los marítimos, ¿un gremio sindicalista?”. In Agustín Nieto y Oscar Videla (eds.), *El anarquismo después del anarquismo. Una historia espectral*. Mar del Plata: Gesmar, s. p.
- Belkin, Alejandro (2019). “La identidad política de los trabajadores marítimos en los albores del siglo XX, corrigiendo un equívoco historiográfico”. *Épocas. Revista de Historia*, 19, pp. 97-117.
- Bilsky, Edgardo (1987). *La FORA y el movimiento obrero (1900-1910)*. Buenos Aires: CEAL.
- Caruso, Laura (2016). *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.
- Caruso, Laura (2017). “Federados, soldados y productores: la militancia sindicalista revolucionaria en el sector marítimo (1910-1924)”. *Revista Archivos*, 10, pp. 33-53. Buenos Aires. DOI: [10.46688/ahmoi.n10.31](https://doi.org/10.46688/ahmoi.n10.31).

- Caruso, Laura y Gustavo Contreras (2019). *Imágenes que recorren un siglo. 100 años del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (1918-2018)*. Buenos Aires: CCUOMM.
- Caruso, Laura y Gustavo Contreras (2020). “Memorias sindicales. La experiencia en torno a la realización del libro «100 años del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante. Imágenes que recorren un siglo (1918-2018)»”. *Instituto Argentino para el Desarrollo Económico; Realidad Económica*, 11, pp. 1-8.
- Caruso, Laura y Gustavo Contreras (2023). “Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino: la Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitanes (1924-1934)”. *Revista Archivos*, 22, pp. 19-39. DOI: [10.46688/ahmoi.n22.400](https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.400)
- Contreras, Gustavo (2022). “Para darle mayor fuerza a la voluntad de todos. La fundación del sindicato de Luz y Fuerza de Mar del Plata: tareas, dimensiones y escalas”. In Nicolás Quiroga y Joaquín Rodríguez Cordeu (eds.), *Política, peronismo y “juegos de escala”, 1943-1957*. Buenos Aires: Teseo, 47-82.
- Contreras, Gustavo (2009). “La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista”. *Documento de Trabajo*, 71, pp. 112-164.
- De Laforcade, Geoffroy (2001). *A laboratory of Argentina labor movements: dockworkers, mariners and the contours of class identity in the Port of Buenos Aires, 1900-1950*, Tesis doctoral inédita, Yale University.
- Del Campo, Hugo (1988). “Sindicatos, partidos ‘obreros’ y Estado en la Argentina pre-peronista”. *Anuario IEHS*, 3, pp. 1287-1313.
- Del Campo, Hugo (1986). *El sindicalismo revolucionario (1905-1940)*. Buenos Aires: CEAL.

- Falcón, Ricardo y Alejandra Monserrat (2000). “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”. In Ricardo Falcón (ed.) *Nueva Historia Argentina. Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*. Buenos Aires: Sudamericana, vol. 6, s. p.
- Godio, Julio (1988). *El movimiento obrero argentino (1910-1930). Socialismo, sindicalismo y comunismo*. Buenos Aires: Editorial Legasa.
- Horowitz, Joel (2001). “Cuando las elites y los trabajadores coincidieron: La resistencia al programa de bienestar patrocinado por el gobierno argentino, 1923- 24”. *Anuario IEHS*, 16, pp. 109-128.
- Horowitz, Joel (1995). “Argentina’s failed general strike of 1921: a critical moment in the radical’s relations with unions”. *Hispanic American Historical Review*, 75, pp. 57-79.
- Lobato, Mirta (2009). *La prensa obrera. Buenos Aires y Montevideo, 1890-1958*. Buenos Aires: Edhesa.
- Monserrat, Alejandra (2011). “La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930”. In Victoria Cañete, Florencia Rispoli, Laura Ruocco y Gonzalo Yurkievich (eds.), *Los puertos y su gente, pasado presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Mar del Plata: GESMAR, 107-115.
- Rapalo, María Ester (2012). *Patrones y obreros. La ofensiva de la clase propietaria, 1918-1930*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Recopilación de Antecedentes que interesan a la Marina Mercante y Policía Marítimas (1937)*. Buenos Aires: s. n.