



**Navegando en aguas turbias.  
La Confederación General de Gremios Marítimos  
y Afines y su proyección sindical en la coyuntura  
peronista (1947-1950)**

[Gustavo Nicolás Contreras]

## Navegando en aguas turbias.

### La Confederación General de Gremios Marítimos y Afines y su proyección sindical en la coyuntura peronista (1947-1950)

#### Sailing into Murky Waters. The General Confederation of Maritime and Allied Trade Unions and its Union Projection in the Peronist Conjuncture (1947-1950)

GUSTAVO NICOLÁS CONTRERAS

##### Resumen

En 1947, en los albores del primer gobierno peronista, nació la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA). Su importancia, sus particularidades y su impronta en el proceso social y político de aquella época estimularon la reconstrucción histórica de su recorrido, haciendo referencia a algunos hechos que reconocemos relevantes desde un punto de vista atento a ciertas facetas organizativas, sindicales, políticas e ideológicas distintivas del sector. En su análisis serán rescatados varios sucesos significativos en el desarrollo del gremio y serán precisados el programa político-sindical, la ideología y las prácticas expresadas por la CGGMA.

**Palabras clave:** sindicalismo – trabajadores marítimos – peronismo

##### Abstract

In 1947, at the dawn of the first Peronist government, the General Confederation of Maritime and Allied Trade Unions (CGGMA for its acronym in Spanish) was born. Its importance, its peculiarities and its mark on the social and political process of that time encouraged the historical reconstruction of its course. We will refer to some relevant facts from a perspective mindful of certain organizational, syndical, political and ideological facets that were distinctive of the sector. In its analysis several significant events in the development of the trade will be considered and the political-union program, the ideology and practices expressed in CGGMA will be established.

**Key words:** trade unions – maritime workers – Peronism



Recibido con pedido de publicación el 12 de octubre de 2013

Aceptado para su publicación el 17 de febrero de 2014

Versión definitiva recibida el 14 de mayo de 2014

Gustavo Nicolás Contreras es becario posdoctoral de Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y miembro del Grupo de Investigación sobre Movimientos Sociales y Sistemas Políticos en la Argentina Moderna de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina; e-mail: gustavoke@hotmail.com

Una primera versión de este trabajo fue presentada en las IX° Jornadas del Departamento de Historia, UNMDP, Mar del Plata, noviembre de 2012. Agradezco los comentarios de la evaluación anónima de los referis de esta revista.

Contreras, Gustavo Nicolás "Navegando en aguas turbias. La Confederación General de Gremios Marítimos y Afines y su proyección sindical en la coyuntura peronista (1947-1950)", *Prohistoria*, Año XVI, núm. 20, jul-dic., 2013, pp. 89-114.

## 1.- Introducción

Muchos estudios se han dedicado al análisis de las tácticas y los caminos recorridos por Perón –y su equipo de gobierno– para acercarse al movimiento obrero, propiciar una alianza y dirigir la fuerza social y política conformada. En cambio, no son tantos los textos que se detuvieron en las perspectivas y las apuestas que nacieron de los propios trabajadores frente a la emergencia del peronismo y su evolución en el poder. Algunas de las investigaciones que abrieron un sendero en esa dirección, sin embargo, no se propusieron superar el umbral de los años 1946/1947.<sup>1</sup> Por lo tanto, es poco lo que sabemos sobre la década de gobierno peronista (1946-1955) con relación a: las proyecciones originadas desde el movimiento obrero para intentar definir desde sus intereses un tipo de vínculo entre el gobierno y los sindicatos; la influencia que ejercían los trabajadores en ciertas medidas asumidas por el gobierno peronista; una posible y persistente fuerza propia de negociación que iría en sentido contrario a la imagen de la dádiva o la concesión creada por las visiones clásicas del populismo; por citar algunas preocupaciones generales referidas a la temática.

El movimiento obrero en los albores del peronismo, ciertamente, tenía sus estrategias, portaba sus tradiciones sindicales y leía el proceso desde sus propios intereses, y desde allí pretendía vincularse al emergente gobierno. Estas perspectivas proletarias, inevitablemente heterogéneas, hicieron que el gobierno en sus orígenes tuviera que atender múltiples propuestas y apuestas en pos de lograr un acercamiento con los trabajadores. En el presente artículo, nos explayaremos sobre una de estas proyecciones nacidas desde el seno del gremialismo: la creación de una central obrera marítima, fundada en el año 1947.

Los transportes marítimos, junto con los ferrocarriles, han sido pilares fundamentales para el desarrollo del sistema económico argentino. En correspondencia con esta relevancia, los trabajadores de los barcos (y de los trenes) tuvieron un rol protagónico en la organización del movimiento obrero del país. En esta rama de actividad se expresaron y desplegaron las tradiciones organizativas, políticas e ideológicas más significativas del primer tercio del siglo XX. De igual modo, en los años del primer peronismo, el gremio marítimo se ubicaba en la docena

---

<sup>1</sup> Ver DURRUTY, Celia *Clase obrera y peronismo*, Pasado y Presente, Córdoba, 1967; MURMIS, Miguel y PORTANTIERO, Juan Carlos *Estudios sobre los orígenes del peronismo*, Siglo XXI, Buenos Aires, 1971; DEL CAMPO, Hugo *Sindicalismo y peronismo. Un vínculo perdurable*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2004; TORRE, Juan Carlos *La vieja guardia sindical y Perón*, Sudamericana, Buenos Aires, 1990; HOROWITZ, Joel *Los sindicatos, el estado y el surgimiento de Perón 1930/1946*, UNTREF, Buenos Aires, 2004; MATSUSHITA, Hirotschi *El movimiento obrero argentino, 1930-1945: sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Ediciones Siglo XX, Buenos Aires, 1983, principalmente. Un recorrido sobre el Estado de la cuestión de los estudios sobre la participación obrera en el primer peronismo puede verse en CONTRERAS, Gustavo Nicolás *Movimiento obrero, sindicalismo y política durante el primer gobierno peronista*, Tesis de Doctorado, UNMdP, inédita, 2012. De igual modo, puede consultarse CONTRERAS, Gustavo Nicolás y MARCILESE, José "Los trabajadores durante los años del primer gobierno peronista, Nuevas miradas sobre sus organizaciones, sus prácticas y sus ideas", [en línea] introducción al dossier homónimo. Disponible en <http://historiapolitica.com/dossiers/trabajadores-peronismo/> [último acceso: 21/07/2013]

de sindicatos más numerosos del país, mientras que su historia realzaba su magnitud político-sindical. La importancia del sector, sin embargo, contrasta con la poca atención que le prestaron las investigaciones dedicadas al período señalado.<sup>2</sup>

Frente a la vacancia de estudios sobre las perspectivas propias del gremio marítimo en el primer peronismo, nos propusimos iniciar la tarea de su reconstrucción histórica haciendo referencia a algunos sucesos que consideramos relevantes desde un punto de vista atento a ciertas facetas organizativas, sindicales, políticas e ideológicas distintivas del sector.<sup>3</sup> En esta labor, la revista *Congremar* se constituyó en una fuente documental fundamental. Creada por el sindicalismo marítimo en el marco de su proyecto para unificar a todos los oficios de la rama en una sola entidad, sus páginas se convirtieron en un vocero destacado de sus ideas, pretensiones y orientaciones. De hecho, muchos de los dirigentes del gremio escribían en ella y allí se publicaban muchas de sus demandas y resoluciones. En el marco de nuestra investigación sobre el caso, en su análisis, por un lado, intentaremos rescatar varios acontecimientos relevantes en el desarrollo del gremio y, por el otro, buscaremos precisar los objetivos organizacionales, el programa político-sindical, la ideología y las prácticas concretas expresadas en la creación de la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA).

De igual modo, nuestro interés por el caso radica también en las posibilidades que habilita para seguir indagando tanto en las relaciones que se fueron estableciendo entre el peronismo y el movimiento obrero como en la dinámica de esta vinculación. La CGGMA, particularmente, no adhirió institucionalmente al peronismo, aunque tampoco podría ubicárselos en la oposición. Podríamos adelantar que sus acuerdos con ciertas políticas del gobierno se tensionaban con el cuidadoso resguardo de su autonomía gremial y sus tradiciones sindicales. Por lo tanto, en primera instancia, es difícil comprender esta posición partiendo de la tan maniquea como tajante divisoria que ordenó a los actores de la época sobre la díada peronismo-antiperonismo. El devenir del sector se ubica mejor en una zona teñida de grises, sin dudas, cruzada por un amplio entramado de contradictorias y complejas relaciones gremiales, políticas, ideológicas y de clase, así como por fuertes tradiciones sindicales y culturales.

---

<sup>2</sup> Salvo un capítulo dedicado por Di Tella, no encontramos otros textos que estudien a los trabajadores marítimos en los años del primer peronismo. Ver DI TELLA, Torcuato *Perón y los sindicatos. Los inicios de una relación conflictiva*, Ariel, Buenos Aires, 2003.

<sup>3</sup> Este artículo complementa lo expuesto en: “En río revuelto ganancia de pescador. El gremio marítimo y el peronismo. Un estudio de la huelga de 1950”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, núm. 1, GESMar, Mar del Plata, 2008, [En línea:] <http://es.scribd.com/doc/54220205/REMS-N%c2%ba-1-2008>; y “Desarrollo de la marina mercante nacional e internacionalismo obrero, ¿frentes gremiales compatibles? Dilemas y convicciones del sindicalismo marítimo durante el primer gobierno peronista (1946 - 1951)”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, núm. 5/6, GESMar, Mar del Plata, 2013. Disponible en: [http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/trabajadoresperonismo\\_contreras.pdf](http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/trabajadoresperonismo_contreras.pdf) [último acceso: 21/07/2013]

## 2.- Antecedentes organizativos del gremialismo marítimo

Los primeros pasos organizativos de los marítimos fueron dados por los foguistas y los marineros, quienes formaron una Sociedad de Resistencia en 1902. A pesar de este avance, en 1906, la Sociedad sufrió el divisionismo producto de la declaración “finalista” del Vº Congreso de la Federación Obrera Regional Argentina (FORA). Pero ese mismo año volvió a reagruparse con motivo de una huelga que logró “aumentos de salarios, jornada de ocho horas para todas las secciones, descanso dominical para las tareas que lo permitiesen y la patronal aceptó la responsabilidad por los accidentes de trabajo.”<sup>4</sup> Sobre esta base se creó la Liga Obrera Naval Argentina. La LONA en 1910 impulsó una huelga exitosa, pero no pudo sobrevivir a ella.<sup>5</sup> Inmediatamente, foguistas y marineros volvieron a unirse fundando la Federación Obrera Marítima (FOM), la cual sería orientada por una mezcla de anarquismo moderado-organizador y sindicalismo revolucionario.

En 1916, rompiendo con la tradición de no buscar apoyos oficiales, la FOM entrevistó al presidente Hipólito Yrigoyen pidiéndole su mediación en la huelga que impulsaba.<sup>6</sup> Obteniendo un resultado exitoso, inauguró una tradición de diálogo y negociación con el Estado, que se fue acentuando con el correr de los años.<sup>7</sup> La huelga revolucionaria iba dándole mayor lugar al paro reivindicativo. Desde 1916 a 1921, la FOM vivió su mejor época. Los resultados positivos de su perspectiva la convirtieron en el brazo fuerte de la FORA IXº Congreso y luego de la Unión Sindical Argentina (USA), en 1922. En esos años, la FOM acumuló fuerzas mediante un planteo que priorizó, por un lado, la unidad del conjunto de los marítimos por sobre sus oficios particulares y sus posiciones políticas e ideológicas; y por el otro, la apelación a la intervención del Estado en los conflictos laborales para la obtención de reivindicaciones puntuales y concretas. De esta manera, la perspectiva de un sindicalismo menos revolucionario, más pragmático y economicista, logró agrupar al personal jerárquico (capitanes, patronos de lanchas, oficiales, baqueanos, prácticos, comisarios navales, radiotelegrafistas...) junto a quienes realizaban oficios menos calificados (marineros, foguistas, conductores, cocineros, mozos...), y, a su vez, obtener reivindicaciones concretas a través de la negociación con el estado.

<sup>4</sup> TRONCOSO, Oscar *Fundadores del gremialismo obrero/1*, CEAL, Buenos Aires, 1983, p. 78.

<sup>5</sup> ver TRONCOSO, Oscar *Fundadores...*, cit., p. 81; y DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit., p. 251.

<sup>6</sup> Ver CARUSO, Laura “La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre de 1916”, en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, núm. 1, GESMar, Mar del Plata, 2008. La búsqueda de apoyo estatal puede rastrearse incluso desde 1911, cuando la FOM acudió al ministro del interior Indalecio Gómez. En la huelga iniciada en diciembre de 1916, el arbitraje quedó en manos del jefe de policía, Dr. Duffei, quien fue designado por el presidente Yrigoyen.

<sup>7</sup> La FOM logró aumento salarial, jornadas laborales de 8 y 9 horas según la especialidad, reconocimiento de feriados, mejoramiento en las condiciones de trabajo y control en la contratación del personal, CARUSO, Laura “La huelga general marítima...”, cit., p. 31.

Luego de varios conflictos, este bloque fue quebrado en 1924.<sup>8</sup> Las diferencias entre las organizaciones de oficiales y tripulantes emergieron y la FOM fue derrota en una larga huelga. Como consecuencia se dispersaron las agrupaciones por oficio y surgió un sindicato patrocinado por la empresa Mihanovich: la Unión Obrera Marítima (UOM).<sup>9</sup> Según Di Tella, en esta, enemiga de la FOM, actuaron desde sus inicios una mezcla de agentes patronales, individuos pragmáticos y algunos más sólidamente ligados al gremio pero opuestos a la forma de actuación de la FOM. Controlada por la empresa armadora más grande y significativa del puerto de Buenos Aires y del país, la UOM recibía constantemente denuncias de amarillismo.<sup>10</sup> La dispersión y las dificultades organizativas que sufría la FOM junto a la instauración de un régimen político excluyente y represivo en 1930, finalmente le dieron aire en el gremio a las corrientes más radicalizadas e individualistas del anarquismo, aunque por un corto intervalo.<sup>11</sup>

La tarea de reconstrucción organizativa sería costosa. En 1926, a partir de un Comité de Unidad, se había fallado en el intento de revertir la situación con la apuesta por un nuevo entendimiento entre la oficialidad y los tripulantes. Recién en 1934 las negociaciones para la unidad retomarían fuerza cuando la FOM, bajo la dirección de Fortunato Marinelli, impulsó un Comité Mixto para coordinar acciones con entidades autónomas y de oficiales, respondiendo de alguna manera a la tendencia de la época de formar sindicatos únicos por rama de actividad económica. El intento unitario recobró ímpetu con las perspectivas favorables que encontraron los sindicatos para ello con el advenimiento del peronismo.<sup>12</sup>

Los trabajadores de los barcos aprovecharían el contexto propicio que promovía el peronismo para la concreción de reivindicaciones laborales y para el desarrollo de las organizaciones sindicales. Los dirigentes de las distintas entidades gremiales del sector percibieron positivamente muchos aspectos de la política impulsada por el golpe militar de 1943 y el naciente peronismo. Además, sus tradiciones sindicales y su orientación ideológica no eran reactivas a la negociación con el estado, y menos cuando se presentaba permeable a las demandas obreras. Así,

<sup>8</sup> La derrota de la larga huelga de 1920-1921 fue un punto de inflexión en el proceso de ascenso del gremialismo marítimo. Sobre aquel episodio ver CARUSO, Laura "El 'respeto al derecho sindical' contra 'la defensa del trabajo libre'. La huelga parcial marítima en el Puerto de Buenos Aires, febrero 1920-marzo 1921", *VIIª Jornadas de Investigadores del Departamento de Historia*, UNMdP, Mar del Plata, 2008; y LUCENA, Alberto y VILLENA, Cesar "La primera burocracia sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921", *Anuario CEICS 2008*, Ediciones ryr, Buenos Aires, 2008.

<sup>9</sup> Con anterioridad la empresa Mihanovich había impulsado la Sociedad Protectora del Trabajo Libre (SPTL). Ver CARUSO, Laura "La huelga general marítima...", cit.

<sup>10</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit.

<sup>11</sup> Juan Antonio Moran, quien fuera dos veces secretario general de la FOM, por ejemplo, pertenecía al grupo de "anarquistas expropiadores". Moran, el 12 de junio de 1931, se encargaría de matar al mayor Rosasco, quien en ese momento estaba al frente de la represión de los anarquistas en Avellaneda. Ver BAYER, Osvaldo *Los anarquistas expropiadores y otros ensayos*, Planeta, Buenos Aires, 2003. El hecho también es narrado por ABAD DE SANTILLÁN, Diego *La FORA. Ideología y trayectoria*, Proyección, Buenos Aires, p. 279.

<sup>12</sup> Ver DOYON, Louise "La organización del movimiento sindical peronista 1946-1955", *Desarrollo Económico*, núm. 94, Buenos Aires, 1984.

el acercamiento de los marítimos y el gobierno se dio tempranamente. Cuando la Secretaria de Trabajo y Previsión (STyP), encabezada por Juan D. Perón, reorganizó el Instituto Nacional de Previsión Social, Fortunato Marinelli, secretario general de la FOM hasta 1945 y director de la caja de jubilaciones de los marítimos, formó parte del Consejo Asesor junto a Ceferino López (Ferroviario), Ángel Bolenghi (Empleado de Comercio), José V. Tesoreri (estatal). Esta participación fue criticada por los *sindicalistas* que con más fuerza se oponían al peronismo.<sup>13</sup>

Lo cierto es que los marítimos, pese a no alinearse orgánicamente con el peronismo y no afiliarse sus organizaciones a la Confederación General del Trabajo (CGT), estaban dispuestos a convivir con los trabajadores justicialistas y el gobierno de Perón. Reafirmando esta intención de convivencia, en enero de 1945, Antonio Aguilar, en representación de la FOM, participó junto con la UOM en la firma de un Convenio Colectivo de Trabajo Marítimo y Fluvial en la STyP. Aunque por este acto también tuvo que defenderse de los sectores más doctrinarios que lo acusaban de “colaboracionista”. Aguilar había sucedido en la secretaría general de la FOM a Marinelli y fue secretario administrativo de la USA entre 1945 y 1947. Sobre su actuación, Di Tella señaló que “evitaba los purismos de la tradición sindicalista y no tenía empacho en ir a las oficinas de gobierno por su gremio”.<sup>14</sup>

### 3.- La creación de la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines

Para los trabajadores marítimos la coyuntura peronista se presentó positiva en muchos aspectos, y, al mismo tiempo, contradictoria en otras cuestiones. De alguna manera, todos los gremios tuvieron que enfrentar ciertas encrucijadas luego del golpe militar de 1943. Los sindicatos de los embarcados veían positivamente la forma en la que el gobierno peronista accedía a reivindicaciones históricas del movimiento obrero e incluso valoraban el impulso de mejoras sociales y económicas que el Poder Ejecutivo Nacional realizaba *motu proprio*. Sin embargo, la mayoría de los marítimos también se mostraban reacios a una vinculación política explícita y orgánica que les demandaba el gobierno. Sobre estas coordenadas, por un lado, se cuidaron de no ubicarse en la oposición antiperonista y, por el otro, manifestando su apoyo al obrar del gobierno, se abstuvieron de convertirse en oficialistas. Sus tradiciones sindicales los orientaban a valorar la intervención del Estado a favor de los intereses obreros, pero les impedían politizarse, y menos aún alinearse con un partido político. Este rechazo, paulatinamente, entraría en tensión con ciertas perspectivas totalizantes que desarrollaría el peronismo en el gobierno, sobre todo a medida que se iba afianzando en el poder.

<sup>13</sup> Marinelli, junto con Luís Gay, Antonio Tramonti (ferroviario), Carlos Salas (maderero) y otros, se enrolaba en la línea más pragmática del *sindicalismo*, la cual se diferenciaba de la más ideológica (y antiperonista, aclara Torcuato Di Tella) de Sebastián Marotta, Alejandro Silvetti, Negri, Andrés Cabona, etc. En una entrevista, Luis Gay arriesgó que si Marinelli hubiera vivido habría adherido al peronismo, aunque rápidamente Di Tella reconoce que la hipótesis es indemostrable y que, a juzgar por el comportamiento de los marítimos, poco probable. DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit.

<sup>14</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit., p. 252.

El inicio del gobierno peronista encontrará al gremio marítimo preocupado por recuperar su organización conjunta de antaño. Desde fines de la década de 1920 venían trabajando en esta reconstrucción institucional sin mayores logros. La tarea seguía pendiente, y la irrupción del peronismo había creado una situación favorable para el desarrollo de sindicatos únicos por rama de actividad. En la nueva coyuntura, también desde el Estado se confiaba en los beneficios de este tipo de estructuración. La sanción de la Ley de Asociaciones Profesionales sería la expresión acabada de esta convicción por parte del nuevo gobierno. Los gremialistas se inclinaban crecientemente por este tipo de organización que potenciaría su fuerza para lograr la satisfacción de sus demandas; mientras que el gobierno, por su parte, apostaba a dominar estos organismos masivos, unificados y centralizados para implementar su propia política y apuntalar su hegemonía. En este punto, entre otros, se construyó la alianza entre ambos, sin que por ello se borrasen las perspectivas diferentes defendidas por cada uno.<sup>15</sup>

La estructuración de sindicatos únicos por rama de actividad en términos generales era compartida por la mayoría de los gremios y por el estado, aunque no podía negarse las ambiciones de cada uno por dirigir y controlar esas grandes entidades. Vale distinguir, entonces, el tipo de organización de la dirección político-sindical que la podía guiar. Allí pueden ubicarse una parte considerable de los acuerdos y también de las disputas entre el movimiento obrero y el naciente gobierno peronista. Observado desde la militancia sindical, el Estado se convertía en un socio de suma importancia, pero su creciente presencia en la organización de las

---

<sup>15</sup> El decreto 2.669 (20/07/1943) de Asociaciones Profesionales fue suspendido por el decreto 15581, (6/12/1943), *Anales de Legislación Argentina, 1943*, Ed. La Ley, Buenos Aires. Luego, el decreto 23.852, (02/10/1945), aprobaba “el régimen legal de las asociaciones profesionales de trabajadores”, *Anales de Legislación Argentina, 1945*, Ed. La Ley, Buenos Aires. La primera sanción de la Ley de Asociaciones Profesionales, en julio de 1943, no había entusiasmado a los trabajadores, ya que sus cláusulas detallaban las ambiciones del nuevo gobierno por restringir las actividades sindicales y controlar su vida institucional. Los rumbos del gobierno de todos modos fueron virando y el ascenso de la figura del coronel Perón fue cambiando la propuesta del Estado hacia el movimiento obrero y sus organizaciones. Perón crecientemente necesitaba tener a los trabajadores de su lado. Así, paulatinamente fueron disminuyendo los mecanismos explícitos de control y represión legislados por la dictadura instaurada en junio de 1943 y, a su vez, fueron ampliados los beneficios económicos y organizativos a favor de los trabajadores. En aquella cambiante coyuntura política, el movimiento obrero fue ganando protagonismo e hizo valer su ascendente peso en el proceso. Con este trasfondo, en octubre de 1945 fue reformado el decreto sobre asociaciones profesionales. Contrastando los cambios, la redacción de las leyes podrían estar expresando “el equilibrio alcanzado entre el régimen y el movimiento obrero en el momento de su promulgación”. Siguiendo a Doyon, en la nueva correlación de fuerzas alcanzada en octubre de 1945, el decreto 23.852 expresaba una “doble autoría”, ya que “por un lado sancionaba la intención de Perón de afirmar la plena autoridad del Estado como artífice del cambio y, por otro, daba un cauce a la ambición del sindicalismo de extender su gravitación más allá de las funciones reivindicativas y tener un papel político y social de más peso en el país”. La promulgación de la nueva ley coronó casi un año de arduas negociaciones, que producto de la agitación de los opositores, que en septiembre de 1945 habían demostrado contundentemente su fuerza en la Marcha por la Constitución y la Libertad, “condujo a las autoridades a aceptar importantes enmiendas sugeridas por las conducciones gremiales”, DOYON, Louise *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2006, p. 152.



asociaciones sindicales implicaba una grave amenaza para su autonomía e independencia. Pese a estas tensiones, la mayoría de los gremios fueron avanzando en la conformación de sindicatos únicos por rama de actividad y los marítimos no fueron la excepción.

Esta tendencia unificante se expresó en primera instancia en el personal de maestranza y marinería. En junio de 1946, la FOM, la UOM, el Centro de Protección Recíproca de Patrones y Conductores de la Marina Mercante, el Centro Marítimo de Patrones y Conductores de Remolcadores y el Centro de Patrones de Lanchas iniciaron tratativas de unidad. De este encuentro, nació la Comisión Intersindical de Unidad Marítima (CIUM).<sup>16</sup> Por otro lado, con objetivos más abarcadores, a iniciativa del Centro de Encargados y Apuntadores de Navieros y Agentes Marítimos del Puerto de la Capital Federal (CEYA), el 22 de febrero de 1947, se conformó una Comisión Provisional para estructurar una Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA).<sup>17</sup> Su objetivo declarado era incluir a todos los marítimos (administrativos, profesionales y tripulantes) en su seno e invitar a participar de la entidad a portuarios y constructores navales. Para evitar trabas en su desarrollo, se proponía postergar la decisión de adherir a la CGT peronista o a la USA *sindicalista*.<sup>18</sup>

Ese mismo 22 de febrero se proclamó una Declaración de Principios destinada a orientar la recientemente creada Confederación. En un acto constitutivo, distintas organizaciones de la actividad aprobaron la siguiente declaración:

“Que ha sido constante el anhelo de la clase trabajadora en general, no sólo del país sino universalmente, el agruparse bajo el concepto de unidad en su respectivos sindicatos profesionales y estos a su vez, en un organismo que los centralice y que sea representativo de la distintas especialidades que los constituyen; y que a ese mismo anhelo no podían haber quedado ajenos los gremios marítimos y afines, con idénticas reivindicaciones y problemas que los demás de su clase;

Que es obvio que para la consecución de las conquistas de orden social y material que son la esencia y razón de ser de los sindicatos, es imprescindible la unidad de propósitos y de acción, que únicamente se obtienen cuando existe un poder coordinador que centralice todas las aspiraciones de los mismos;

<sup>16</sup> “Congreso Obrero Marítimo”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, pp. 16-17; “Acto de celebración de la Unidad obrera Marítima”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1947, pp. 22-23. Manuel Pardo, integrante del Centro de Protección Recíproca de Patrones y Conductores de la Marina Mercante, fue nombrado Secretario General de la Comisión.

<sup>17</sup> “CGGMA. Su creación”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, pp. 12-13. La Comisión Provisional de la CGGMA estuvo integrada de la siguiente manera: Secretario General, Luis Rodolfo Font; Tesorero, Amleto Balletto; Vocales: Antonio Aguilar, Rodolfo Clemente Landa y Antonio Cafarella.

<sup>18</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit.

Que la dispersión de fuerzas, las acciones aisladas, las autonomías cerradas o exageradas cuando se trata de problemas de orden general no conducen más que a malograr o perder en eficiencia los esfuerzos empleados;

Que ha sido imperativo concretar esa unidad para luchar por la obtención de las justas aspiraciones de mejoramiento y dignificación de los trabajadores marítimos y afines, bajo el lema de nuevo concepto social sostenido en la actual evolución mundial, de que el obrero debe gozar por lo menos de un mínimo de estabilidad económica que le permita vivir decentemente, que lleve la tranquilidad a su hogar y lo garantice conjuntamente con sus familiares de un incierto porvenir;

Que para ello era de necesidad contar con un *organismo central de la especialidad, netamente obrero*, libre de presiones o influencias extrañas a su cometido, que respetando la autonomía y características propias de las entidades afiliadas, como asimismo *prescindiendo de orientaciones políticas, filosóficas y religiosas*, sólo se atenga a desarrollar las actividades que consulten exclusivamente los intereses gremiales;

Que se hace esta declaración de principios hermanando en una sola voluntad de lucha a todas las organizaciones afiliadas, destacando la importancia de su participación en los problemas actuales y del futuro, como así también la de su fuerza numérica y lo amplio de su acción en el panorama marítimo.”<sup>19</sup>

Los trabajadores marítimos, de esta manera, expresaban sus razones para impulsar un sindicato único de la rama. En el planteo de los enunciados también puede percibirse la vigencia de algunas máximas del credo *sindicalista*, las que no eran incompatibles ni ajenas a ciertas formulaciones realizadas por el naciente sindicalismo peronista.

En la conformación originaria de la CGGMA, a su vez, se advierte la participación conjunta de tripulantes y oficiales, así como la inclusión de algunos sindicatos portuarios. De igual modo, debe señalarse que el personal de maestranza y marinería ocupó un lugar privilegiado por su fuerza numérica, mientras que la oficialidad se ubicó en cargos institucionales de primer orden, dada su jerarquía

---

<sup>19</sup> “CGGMA. Su creación”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, pp. 12-13. Las *itálicas* son mías. Suscribieron esta declaración de principios: la Asociación de Capitanes, Baqueanos y Prácticos de los Ríos de Protección Mutua; el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante; el Centro de Comisarios Navales; el Centro de Encargados y Apuntadores de Navieros y Agentes Marítimos del Puerto de la Capital (CEYA); el Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales; el Centro de Protección Recíproca de Patrones y Conductores de la Marina Mercante; el Centro de Radiotelegrafistas Argentinos; la Confederación de Prácticos; la Federación Obrera Marítima (FOM); el Sindicato de Obreros Carboneros del Puerto de la Capital; la Sociedad de Capataces Estibadores del Puerto de la Capital y la Unión Obrera Marítima (UOM).

laboral, su posición estratégica a bordo y, principalmente, por lo importante que era sindicalmente para los tripulantes contar con su apoyo.<sup>20</sup> En este sentido, no debería llamar la atención que en la Secretaria General de la CGGMA fuera designado un capitán. Como en los barcos, el mando quedaba a cargo de quién revestía la máxima jerarquía y no en quienes eran más numerosos.

La CGGMA realizó su primer acto público el 1º de mayo de 1947, en el salón Verdi de la Boca. La conmemoración de la fecha se presentó propicia para realizar un llamado a la “unidad de acción y pensamiento”. Sugerentemente, en el escenario del mitin podía leerse un cartel que decía: “¡Trabajadores del mundo uníos! ¡Viva el 1º de mayo!”<sup>21</sup> La impronta de la frase y su fuerza evocativa, sin dudas, nos hablan de las tradiciones sindicales sobre las que se sustentaba el nuevo proyecto.

La constitución definitiva de la CGGMA tuvo lugar el día 15 de agosto de 1947, fecha en la que se celebró la primera reunión del Comité Ejecutivo. El mismo se conformó de la siguiente manera: secretario general, capitán Juan Carlos Mason; tesorero, Manuel Gallardo; protesorero, Rodolfo Clemente Landa; vocales: Cosme Gjivoje, Timoteo Chávez, Rodolfo Feliponi, Manuel Pardo y Humberto Cavigliani. Por otra parte, el Comité Central se instituyó mediante la representación de dos integrantes por cada asociación afiliada.

**Cuadro 1. Representantes en el Comité Central de la CGGMA. Agosto de 1947**

Nombre	Organización a la que representa
Timoteo Chávez – Enrique Suburo	Asociación de Capitanes, Baqueanos y Prácticos de los Ríos de Protección Mutua
Antonio Cafarella – Leandro A. De Fazio	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante
Manuel Gallardo – Amadeo Cacopardo	Centro de Comisarios Navales
Agustín Canosa – Rodolfo C. Landa	Centro de Encargados y Apuntadores de Navieros y

<sup>20</sup> Sobre las características del trabajo a bordo ver CARUSO, Laura “*De marineros y foguistas, maquinistas y capitanes...* El trabajo a bordo en el Puerto de Buenos Aires, su organización y proceso de trabajo, 1890-1920”, en MATEO, José A. y NIETO, Agustín *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, GESMar - UNMdP, Mar del Plata, 2009, pp. 141-153. Para mensurar la cantidad total de trabajadores vinculados a la actividad podemos considerar los datos de la Caja de Jubilaciones del Instituto de Previsión Social, los cuales señalaban que aportaban 109.696 marítimos y afines. De estos más de la mitad pertenecían a maestranza y marinería. A su vez, también se detallaba que cotizaban 4.318 aeronavegantes y afines y 2.637 patronales. Ver “Instituto Nacional de Previsión Social. Caja de jubilaciones, pensiones y retiros de la Marina Mercante, Aeronáutica Civil y Afines (sección decreto ley N° 6395/46)”, *Congremar*, núm. 7, agosto de 1948. Estos números difieren notablemente de las 35.472 personas ocupadas en “transportes aéreos, marítimos, fluviales y portuarios” contabilizadas por el censo de 1947. Ver PRESIDENCIA DE LA NACIÓN *IV Censo General de la Nacional, año 1947, Tomo I, ed. Dirección Nacional del Servicio Estadístico*, Buenos Aires, p. 31.

<sup>21</sup> “Primer acto público de la CGGMA”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, p. 11.

	Agentes marítimos del Puerto de la Capital (CEYA)
Rodolfo Feliponi – Alberto V. Moscatelli	Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales
Manuel Pardo – José Gómez	Centro de Protección Recíproca de Patrones y Conductores de la Marina Mercante
Carlos Poggione – Héctor D. Alonso	Centro de Radiotelegrafistas Argentinos
Santiago Colángelo – Juan C. Carbone	Confederación de Prácticos
Humberto Cavigliani – Rufino Velázquez	Federación Obrera Marítima
Pedro Calderola – Laurentino Toledo	Sindicato de Obreros Carboneros del Puerto de la Capital
Santiago Toñanes – Serafín C. Romero	Sociedad de Capataces Estibadores del Puerto de la Capital
Cosme Gjivoje – Peregrino López	Unión Obrera Marítima

**Fuente:** *Congremar*, núm. 1, febrero de 1947.

El Comité Ejecutivo, apenas asumido, convocó el primer congreso de la nueva entidad para el día 29 de marzo de 1948. En el mismo se adoptarían las resoluciones para la estructuración de la Confederación y se definiría un plan de labor a ser desarrollado por los organismos directivos. En los meses previos al congreso, el Comité Ejecutivo debía promover actividades de difusión, propaganda y coordinación tras el objetivo de congregar a todos los sindicatos marítimos y afines del país. Se presentó perentorio, en estas tareas preparatorias, avanzar en la unificación de ciertos oficios que permanecían representados por más de una entidad sindical.<sup>22</sup> Entre estos casos, era de suma importancia estratégica concretar la unificación del personal de maestranza y marinería, propuesta por el CIUM, ya que

---

<sup>22</sup> Así, el Comité Ejecutivo de la CGGMA resolvía unificar a la Asociación de Capitanes, Baqueanos y Prácticos de Ríos y la Asociación Profesional de Capitanes y Prácticos de Cabotaje. Para su concreción se mantendría igual número de delegados en las Comisiones de Reclamos, se constituiría una Bolsa de Trabajo, integrada por igual número de miembros de ambas entidades, en base a una lista única, aunque señalando algunas prioridades según los casos por el término de un año. Se creaba también un Organismo Mixto de Reglamentación y una Comisión para el Estudio del Nuevo Estatuto para avanzar en la “unidad integral”. “Informaciones”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1947, p. 27. En octubre de 1948, con procedimientos similares se unificarían la Asociación de Capitanes, Baqueanos y Prácticos de Cabotajes de Protección Recíproca y la Asociación de Capitanes y Baqueanos Fluviales Mutual y Profesional, ver “Informaciones”, *Congremar*, núm. 9, octubre de 1948, p. 39. Tres meses más tarde se fusionaban la Asociación Profesional de Comisarios Marítimos de Protección Recíproca y el Centro de Comisarios Navales, ver “Informaciones”, *Congremar*, núm. 11/12, diciembre-enero de 1949, pp. 36-40.

este sector era el más numeroso del gremio, abarcando cerca de 70.000 tripulantes.<sup>23</sup> Su congreso de fusión, finalmente, fue convocado para fines de noviembre de 1947.

#### 4.- El proceso de unificación y las disputas por definir sus características

En octubre de 1947, el CIUM y la CGGMA enviaron una delegación (compuesta por Gjivoje, Pardo, Bronzini y Mason) a los puertos de Posadas y Corrientes, “con el objeto de explicar a los marítimos del Alto Paraná, la importancia y trascendencia del Congreso de Unidad a realizarse en Buenos Aires en el mes de noviembre.” A su vez, en ese viaje, Mason logró la adhesión de la Sociedad de Capitanes, Patrones de Cabotaje y Baqueanos de la zona del Alto Paraná a la CGGMA. Es significativo rescatar que en ambos puertos los delegados no solo fueron recibidos por los gremialistas locales, sino que en los dos casos las seccionales regionales de la STyP los agasajaron con un *cocktail*. Brindis de camaradería mediante, Mason destacó en Posadas la “excelente disposición del señor delegado Regional de la Secretaria de Trabajo y Previsión, señor Bongianini, a cuya eficaz y ejemplar actuación como funcionario, tanto deben los marítimos de Misiones.”<sup>24</sup>

Despachadas las invitaciones correspondientes, el 20 de noviembre, se realizó finalmente, en el salón Unión de la Boca, el “Congreso Obrero Marítimo” convocado por el CIUM para formalizar la creación del Sindicato Obreros Marítimos Unidos (en adelante SOMU), nombre que fue aprobado por unanimidad. Con el mismo resultado comicial se vincularon a la CGGMA. Buscando prevenir arbitrariedades, pese a que la mayoría de los obreros del sector estaban afiliados a la FOM, la mesa directiva del congreso de unidad marítima fue conformada por: José Gómez, Peregrino López y Cosme Gjivoje de la UOM; Manuel Pardo, Antonio Aguilar y Juan C. Bronzini de la FOM y Juan Carlos Mason de la CGGMA.<sup>25</sup> Tras estas designaciones, y mediante prolijos mecanismos institucionales, el SOMU quedó bajo la dirección de miembros de la ex FOM, y Antonio Aguilar fue elegido secretario general también por unanimidad. Se decidió, a su vez, que la sede de la nueva entidad se constituyera en el local de la ex FOM (Necochea 1133).<sup>26</sup> La correlación de fuerzas al interior del SOMU evidentemente era favorable a los *sindicalistas* de la FOM; aunque ello no impedía la participación de obreros peronistas, ni su

<sup>23</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit.

<sup>24</sup> “Gira al Alto Paraná”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, pp. 20-21. El propio sindicato del Alto Paraná reconocía que su fundación, en septiembre de 1944, y su progreso se debían a la lucha, la organización y el apoyo de la Secretaria de Trabajo y Previsión, ver “La Sociedad de Capitanes, Patrones de Cabotaje y Baqueanos Zona Alto Paraná”, *Congremar*, núm. 8, septiembre de 1948, pp. 20-21.

<sup>25</sup> “Congreso Obrero Marítimo”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, pp. 16-17.

<sup>26</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit.

representación en los órganos de dirección del SOMU y la CGGMA, como lo expresaba la vocalía de Gjivoje en esta última.<sup>27</sup>

Luego de las deliberaciones pertinentes al caso, los integrantes del SOMU llegaron a un acuerdo mínimo que se sintetizó en un programa reivindicativo de 15 puntos.<sup>28</sup> Los marítimos de la FOM y la UOM sellaban finalmente la unidad en términos institucionales y programáticos. En esta acción se superaban ciertas diferencias político-sindicales: los peronistas de la UOM unían su destino a organizaciones gremiales dirigidas por militantes no peronistas (aunque no por ello opositores) y la FOM tiraba por la borda las recurrentes acusaciones de que la UOM era una entidad netamente amarilla y patronal, reconociéndole de este modo vocación obrerista y representatividad. El origen patronal de la entidad y el subsidio a muchas de sus actividades, que buscaban estimular un órgano competidor de la FOM, no impidieron que la Unión cobijara también militancias obreras genuinas, que, decididas a luchar por ciertas reivindicaciones, se oponían a la orientación de los *sindicalistas* de la FOM. Ya desde el año 1942, los comunistas reconocían que la UOM pese a ser un sindicato de empresa (Mihanovich, luego Doderó), tenía cierto predicamento sobre los trabajadores marítimos. Además, agrupaba a miles de obreros; por lo tanto, optaban por militar allí. Los peronistas también encontraron en la UOM un espacio propicio para una construcción sindical que percibían más acorde a los nuevos tiempos inaugurados en junio de 1943.<sup>29</sup>

Podría señalarse, sin embargo, que muchos dirigentes gremiales de la CGT se oponían a ciertos principios de la tradición *sindicalista* que, según ellos, desentonaban con las nuevas posibilidades que se habían abierto para los trabajadores con el gobierno peronista. Para muchos cegetistas, por ejemplo, era difícilmente aceptable la

---

<sup>27</sup> Hugo Gambini considera a Cosme Gjivoje entre los dirigentes sindicales más importantes que organizaron la movilización del 17 de octubre de 1945. Ver GAMBINI, Hugo “El 17 de octubre de 1945”, [en línea] <http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/esto/revdesto288.htm> [última consulta: 21 de abril de 2011]. Gjivoje tendría durante el primer gobierno peronista una actuación destacada dentro de las filas del gremialismo cegetista.

<sup>28</sup> El SOMU se proponía: conseguir locales adecuados en la Capital Federal y el interior del país que reúnan las condiciones “que hacen falta a la gran familia marítima”; crear una biblioteca de carácter nacional; ampliar los servicios mutuales, llegando a la construcción de un policlínico; gestionar una Oficina de Trámites para la obtención de las jubilaciones; realizar una campaña para que los marítimos se asocien a la Cooperativa “Coopemar”; impulsar un Centro de Capacitación Profesional del gremio marítimo; obtener Personería Gremial; auspiciar una oficina jurídica; emitir bonos de 20 pesos; adquirir una lancha que sea de criterio administrativo; actuar en una campaña contra la carestía de la vida; habilitar a la CD para que actúe en pos de incluir a los obreros marítimos en la ley 11.729, “por considerar que ningún obrero debe quedar fuera de esa ley y especialmente, por enfermedades contraídas a bordo y despidos”; demandar la aplicación de la ley de ocho horas de trabajo para todos los marítimos; proponer que en caso de accidente de trabajo los obreros marítimos perciban el jornal íntegro por noventa días, el cual tendría que ser aportado por el seguro o por el armador”, “Congreso Obrero Marítimo”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, pp. 16-17.

<sup>29</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit., pp. 250-251. En marzo de 1943, la UOM realizó una asamblea general de delegados, con representantes provenientes de seccionales de Formosa, Posadas y Barranqueras, pasando por Santa Fe y Concordia hasta incluir las de Capital Federal, designando a P. Calvo como su secretario general.

cláusula que reglamentaba que los puestos directivos de las entidades gremiales eran incompatibles con cualquier candidatura en los partidos políticos. No podían obviar que esto contrariaba la creciente participación que los trabajadores tenían en el Partido Peronista y las bancas legislativas. De este modo, mientras los cegetistas transitaban un camino hacia una integración creciente de las direcciones sindicales a la actividad política y gubernamental, con las cuotas de poder que ello significaba; los *sindicalistas* marítimos, contrariamente, proponían circunscribir su espacio de actuación a una esfera netamente gremial, con prescindencia de la política y los partidos, apostando a potenciar la organización obrera con la unificación de trabajadores de distintas tendencias que priorizaran su identidad de marítimos.

Estas y otras diferencias no pudieron borrarse con la unidad y se tensionaron en el interior de las nuevas entidades conformadas (SOMU y CGGMA). Las divergencias resurgían constantemente debido a la coexistencia de distintas perspectivas político-sindicales entre los actores que intervenían en el proceso unificante. Así, por ejemplo, una vez creado el SOMU, los dirigentes de la ex UOM, solicitaron por nota al Comité Ejecutivo de la CGGMA que el nuevo sindicato se afiliara a lo que la revista *Congremar* definía como “otra central”.<sup>30</sup> La frase no solo nos habla de la hegemonía de los *sindicalistas* y sus resquemores frente a la CGT, sino de cómo consideraban a la CGGMA. De hecho, en el editorial en el que se presentaba la razón de ser de la revista, se declaraba la pretensión de que sus páginas sean rectoras “en la marcha ascendente en que se hallan todos los trabajadores marítimos asociados a las respectivas organizaciones que componen *nuestra central obrera*.”<sup>31</sup> De igual modo, el Comité Central de la CGGMA, en su sesión del 22 mayo de 1948, rechazaba un pedido del SOMU (de un sector dirigente del mismo), que consistía en la proposición de que la Confederación tome a su cargo la realización de un plebiscito sobre la cuestión de la afiliación a la CGT, “por entender que las entidades afiliadas no pueden formar parte a la vez de *otra central obrera nacional*.”<sup>32</sup>

La central sindical única nacional defendida por los cegetistas se contraponía así a la idea de los marítimos de formar una central obrera nacional de la actividad marítima y portuaria con altas probabilidades de hegemonía *sindicalista*. No era novedad en Argentina que cada corriente político-sindical apostara a dirigir su propia central obrera. El cruce era entonces paradójico, pero manifestaba un recurrente comportamiento político-sindical en el que los procesos unitarios son celosamente custodiados por quienes los hegemonizan y son discutidos por los sectores que están relegados de la dirección. Así, los fomistas defendían con fervor la unidad marítima y la conformación de la “otra” central obrera, segregándose en esta actitud de una CGT que comenzaba a contener unitariamente a la mayor parte de los sindicatos del país; mientras que los peronistas cegetistas abogaban por la unidad del movimiento obrero en la CGT, al mismo tiempo que propiciaban divisiones en un gremialismo marítimo que –en primera instancia– no podían conducir.

<sup>30</sup> “Informaciones”, *Congremar*, núm. 1, p. 27.

<sup>31</sup> “Editorial”, *Congremar*, núm. 1, p. 3. Las *itálicas* son mías

<sup>32</sup> “Resoluciones del Comité Central”, *Congremar*, núm. 5, junio de 1948, p. 30. Las *itálicas* son mías.

## 5.- La unidad sindical y las luchas internas por la conducción del gremio

En un contexto en el que se tensionaban un consenso general para la unidad organizativa del gremio y las luchas política-sindicales por su dirección, la FOM se disolvió en primer lugar por decisión de sus asociados, esperando de la UOM la misma actitud y la afiliación de sus miembros al SOMU. Sin embargo, antes de que se iniciara el congreso de la UOM previsto para febrero de 1948, algunos de sus dirigentes, invocando una orden de la CGT, argumentaron que la UOM no podía vincularse a la CGGMA. Su posición minoritaria en el nuevo organismo seguramente enmarcaba tal decisión. Sobre aquel episodio, Di Tella señaló que, a fines de enero de 1948, “se presentó en la sede de la Unión, Almirante Brown 768, un grupo dirigido por connotados agentes de la empresa Doderó (ex Mihanovich), Laureano Fariña y Raúl Petelú, que con auxilio de la policía ocuparon el lugar invocando una orden de intervención de la CGT, que argumentaba que la UOM no podía afiliarse a otra entidad (la CGGMA) o disolverse sin autorización superior.”<sup>33</sup> Estos dirigentes ubicaron como interventores de la Unión, primero a Graciano Saldain (tranviario), y luego a Juan José Perazzolo (ferroviario), los cuales fueron sucedidos por José Timbraos (marítimo español con escasa trayectoria en el gremio).<sup>34</sup>

La revista *Congremar* se refirió extensamente a este episodio, al que caracterizaba como “realmente inconcebible”. Según entendían sus redactores, en la consumación del hecho no solo no se había reparado en las mínimas formalidades sino que se renegaba de todo lo actuado con unánime colaboración, con actas, reuniones, asambleas, congresos, comisiones... Deducían, a su vez, que se echaban por la borda dos años de múltiples gestiones para lograr un entendimiento entre las distintas entidades que reunían al personal de maestranza y marinería, y le recriminaban a los cegetistas que de esta manera malograrían la posibilidad de construir una sola organización que eliminara “viejas e inútiles disidencias”. En su argumentación criticaban una “actitud extemporánea” que desconocía las virtudes de un verdadero frente conformado por las distintas organizaciones de la rama a través de comisiones mixtas que estudiaron la unidad reclamada por la casi totalidad de los marítimos.<sup>35</sup>

Para posicionarse frente a los nuevos acontecimientos, el 25 de enero de 1948, la CGGMA llamó a una asamblea. En la misma, se le restó importancia a la intervención de la UOM, “dado que la mayoría de sus afiliados, apoyan incondicionalmente al SOMU, en razón de que lo resuelto por el Congreso de Unidad fue la expresión de la libre y voluntaria decisión de todo el gremio, ratificado en el proceso previo al congreso, por las Asambleas de los Sindicatos actualmente refundidos en el SOMU.”<sup>36</sup> Di Tella relata en su libro que ante el escándalo que estalló con la intervención de la CGT, la mayoría de los obreros de la UOM de todos

<sup>33</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit., p. 256.

<sup>34</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit., p. 256.

<sup>35</sup> “Actitud extemporánea”, *Congremar*, núm.2, marzo de 1948, p. 3.

<sup>36</sup> “La asamblea realizada en el Verdi el 25 de enero”, *Congremar*, núm. 2, marzo de 1948.



modos se afiliaron al SOMU, sin hacer caso de las decisiones que venían de las oficinas de la UOM y la CGT.<sup>37</sup> Predominaba en el gremio el convencimiento sobre los beneficios del proceso unitario, aunque se abría la puerta para que distintas direcciones político-sindicales pujaran por dirigir la nueva entidad.

Tal era el consenso unificante que el propio interventor de la UOM no se declaraba opositor a la unidad, ya que “como hombre de concepción revolucionaria – afirmaba– sigo las normas y los consejos de nuestro líder, que es la unidad”. En una nota reproducida en *La Unión del Marino*, órgano del SOMU –antes perteneciente a la FOM–, Saldain aclaraba que los sindicatos cegetistas solo podían fusionarse con otras organizaciones de la misma central, por lo que la UOM o tendría que haberse agrupado con otra entidad de la CGT o primero hubiera tenido que desafiliarse de la misma para juntar sus destinos a los de la FOM, por eso la intervención. Deslegitimando la postura asumida por Saldain, *Congremar* entendía que el argumento era por lo menos curioso, y retrucaba: “Este señor interventor está con la unidad, pero siempre que sea cegetista, de lo contrario dirá ‘nones’. Y la voluntad libérrima de los afiliados, dónde queda?” Sin disimular sus intereses inmediatos, la CGGMA abogaba porque las centrales obreras respeten el sentimiento de las masas, sin ponerles trabas institucionales para mantener las divisiones.<sup>38</sup> Incluso, para refutar las palabras de Saldain, la CGGMA reforzaba su postura con una sugestiva cita de Perón que hacía referencia a la cuestión:

“Era preciso dar a este movimiento reparador de tantas injusticias el cauce legal que también había sido regateado a los trabajadores: el derecho sindical, el derecho de agremiarse libremente. De esta manera se encauzaba el movimiento, dotándolo de la organicidad necesaria y dejando a salvo la libertad de asociarse o no, según la espontanea determinación de su conciencia. Porque en este terreno

---

<sup>37</sup> DI TELLA, Torcuato *Perón y los...*, cit.

<sup>38</sup> Ver “Arponeando”, *Congremar*, núm. 6, julio de 1948, p. 8. Estas diferencias más tarde fueron ejemplificadas con un telegrama enviado por Saldain al SOMU y con la respuesta de Aguilar: “Texto del telegrama enviado por el interventor: ‘Señor Secretario General de la FOM; El interventor de la UOM RESUELVE: 1º Que habiéndose violado el artículo 83 de los estatutos es nula todas las actuaciones de las personas que se suponían representantes de esa entidad ante el SOMU para gestionar la unidad; 2º Que carece de valor, todo pacto, acuerdo o cualquier otra situación que se haya realizado en tal sentido; 3º Que en consecuencia, la Unión Obrera Marítima es un Sindicato absolutamente independiente, tanto del SOMU como de cualquier otra entidad excepción hecha de la CGT de la cual esta adherida; 4º. Comunicamos al señor Secretario General del SOMU que deberá cesar de utilizar el nombre de la UOM. Colaciónese. GRACIANO SALDAIN.’ Contestación del secretario general del SOMU: ‘Acuso recibo de su telegrama cuyo contenido será considerado por todo el gremio marítimo y será este el que le dará la contestación correspondiente. Colaciónese. ANTONIO AGUILAR.’”, *Congremar*, núm. 11/12, diciembre-enero de 1949, pp. 20-21.

de la conciencia ni yo ni nadie de mi gobierno ha entrado ni permite que nadie entre jamás.”<sup>39</sup>

No es un dato menor que *Congremar* remarcara que entre las palabras de Perón y la “curiosa teoría del interventor” mediara “una diferencia astronómica”. En aquella época, aprovechando la amplitud de los discursos de Perón, distintos sectores sindicales recurrían a una “toma de la palabra” del presidente para legitimar sus posiciones particulares, y los dirigentes de la Confederación Marítima no eran la excepción, a pesar de no adherir orgánicamente al peronismo.<sup>40</sup>

Llegados a este punto, vale la pena detenernos en cómo la CGGMA alineaba en ese momento a las distintas fuerzas en pugna. Los sindicatos marítimos confederados se entroncarían con las propuestas del presidente de la Nación y la STyP, donde las dependencias estatales reconocían las demandas obreras y los trabajadores limitaban sus peticiones al espacio netamente gremial, sin entrometerse en actividades políticas. Por otro lado, sostenían que la UOM, como sindicato patronal, seguía actuando en defensa de “cierto afortunado naviero”. A su vez, el SOMU se diferenciaba de la UOM ya que la participación de comunistas y un sector de los peronistas en esa entidad se correspondía con el accionar de sindicalistas que se involucraban en militancias político-partidarias, vedadas a los gremios de la CGGMA y rechazadas por el propio presidente de la Nación. Estos contrastes eran recurrentemente representados en *Congremar*. La insistencia en la vinculación de la UOM con la patronal naviera y las prácticas político-partidarias, dejaba ver por contraposición, aunque implícitamente, una supuesta correspondencia entre la orientación de la CGGMA y la política laboral del gobierno.

Lo cierto es que las conducciones de la CGGMA y el SOMU estaban dispuestas a hacer valer la unidad lograda, ya que la consideraban tan imprescindible como legítima y consensuada. Sin embargo, las medidas tomadas en pos de este objetivo, compartido mayoritariamente en el gremio, se cruzaban con las disputas de la dirección de la CGGMA y el SOMU con otras corrientes político-sindicales, que aun siendo minoritarias, militaban diferenciándose de la conducción *sindicalista* en distintos espacios. En la misma Confederación encontramos militancias peronistas y anarcosindicalistas, mientras que en la UOM podemos ubicar a

<sup>39</sup> *Congremar* aclaraba que la frase corresponde al Capítulo “la reforma social” de una serie de artículos de Perón publicados en el diario La Nación, en este caso con fecha 14 de julio de 1948. Ver “Arponeando”, *Congremar*, núm. 6, julio de 1948, p. 8.

<sup>40</sup> La idea de “toma de la palabra” es de ACHA, Omar “Sociedad civil y sociedad política durante el primer peronismo”, *Desarrollo Económico*, núm. 174, Buenos Aires, 2004, p. 216. Desde este artilugio, diferentes sectores obreros justificaban distintas posiciones al interior del peronismo, las que en ocasiones incluso disentían con las decisiones coyunturales de Perón. La CGGMA recurriría en varias oportunidades a este procedimiento. En este sentido, vale la pena mencionarlo, más allá de que lo hiciera por convencimiento genuino o para lograr consenso en pos de desarrollar sus propias perspectivas. Por acuerdo o por conveniencia, su utilización, de todos modos, nos alerta sobre una muy probable hegemonía de la identidad peronista en la masa de trabajadores marítimos y afines. En este marco, coincidir con la palabra de Perón no resultaba ocioso para la construcción sindical.

peronistas cegetistas y, en menor medida, a comunistas que preferían militar junto a estos para enfrentar a los apolíticos *sindicalistas*.<sup>41</sup> Por otra parte, en los trabajadores portuarios y en los constructores navales predominaban los anarcosindicalistas vinculados a una FORA notablemente disminuida, quienes, pese a las coincidencias con el programa de unidad propuesto por la CGGMA, preferían ser solidarios con el propósito pero manteniendo su autonomía institucional.

Es necesario mencionar, a su vez, que cada identidad política también contenía distintas actitudes y perspectivas sindicales. Así, tenemos peronistas que apoyaban a la CGGMA y otros que se le oponían al alinearse con la CGT. Por otra parte, encontramos *sindicalistas* que apostaban a formar una central obrera propia que se diferencie de la CGT peronista y otros que apostaban a fortalecer la organización obrera para aprovechar los beneficios que el gobierno de Perón le ofrecía a los trabajadores, percibiendo indeseable un enfrentamiento con el mismo. Reconocer estos múltiples aspectos que se entremezclaban en la actividad sindical es tarea fundamental para comprender la complejidad de un proceso cargado de acuerdos, tensiones y disputas.

## 6.- El posicionamiento de la CGGMA frente al peronismo

En el mes de mayo de 1948, se sumaban, a la CGGMA, la Asociación Argentina de la Marina Mercante<sup>42</sup> y el Sindicato de Obreros Portuarios de Mar y Playa de Río Gallegos<sup>43</sup>, y se retiraba el Centro de Protección Recíproca de Patrones y Conductores de la Marina Mercante, al igual que lo harían los vocales Cosme Gjivoje de la UOM y Roberto Feliponi y Alberto Moscatelli del Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales (reemplazados interinamente por Carlos Gardella). Gjivoje y Rufino Velázquez, a su vez, dejaban la dirección del SOMU. Los cambios de nombres y organizaciones expresaban las disputas político-sindicales que atravesaban el proceso de unidad impulsado por la CGGMA. La ruptura de los militantes cegetistas, sin embargo, no necesariamente posicionaba a la CGGMA en un antiperonismo tradicionalmente entendido.

---

<sup>41</sup> La confluencia de peronistas y comunistas en oposición a la conducción *sindicalista* fue señalada por *Congremar* cuando en una Asamblea realizada el 21 de julio de 1948, militantes de ambas corrientes expresaron en conjunto su oposición a las directivas impartidas por la CGGMA. Los peronistas intentaron interrumpir varias veces la asamblea, secundados por los comunistas, pero no lograron imponer sus posiciones. Deslegitimizando sus perspectivas, *Congremar* los caracterizó como “elementos perturbadores” y no pudo dejar de ironizar sobre la queja formulada por el diario comunista *La Hora* frente al mal trato que la asamblea le había dado a sus “amigos” [los peronistas]. Ver “La asamblea realizada por el SOMU el 21 de julio” y “Arponeando”, *Congremar*, núm. 6, julio de 1948.

<sup>42</sup> La misma decidió sumarse a la CGGMA el 3 de marzo de 1948. Ver “Asamblea general extraordinaria de la Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante”, *Congremar*, núm. 2, marzo de 1948, p. 11.

<sup>43</sup> Su afiliación fue aceptada el 10 de marzo de 1948. Ver “Afiliación concedida”, *Congremar*, núm. 2, marzo de 1948, p. 22.

El programa sindical de los marítimos confederados tenía una especificidad que vale la pena retratar, tratando de evitar las caracterizaciones simplistas que solo distinguieron sindicatos peronistas o antiperonistas, como si con esta clasificación binaria se resolviera la comprensión de la participación de los trabajadores durante el primer peronismo. El reconocimiento de una compleja, dinámica y conflictiva zona de grises, que elude el mero contraste entre blanco y negro, se presenta como un terreno más apropiado para ubicar la experiencia de los trabajadores embarcados. En este sentido, nos resulta interesante percibir un espacio delimitado por distintas coordenadas marcadas por lo ideológico, lo organizacional, las tradiciones político-sindicales y las prácticas concretas.

Está claro que la CGGMA como organización gremial no compartía la ideología peronista de la CGT. Varias notas de *Congremar* expresaban las diferencias que muchos militantes *sindicalistas* de la CGGMA tenían con los cegetistas. Un ejemplo es el ya citado rechazo a la participación política partidaria de los sindicatos. De igual modo, con motivo de la conmemoración del 1º de mayo, la revista criticaba, a través de la pluma de Aguilar, a los países que cambiaban la fecha para el festejo o que hacían participar a los gobiernos, desvirtuando un acto de carácter exclusivamente proletario.<sup>44</sup> Y puntualizaban su posición al diferenciar que “los mismos que oficializaron y denominaron ‘fiesta del trabajo’ al día universal de la protesta –Primero de Mayo– se sienten poco predispuestos a recordar aquella epopeya del martirologio proletario...” Finalmente, se sentenciaba a quienes auspiciaban un primero de mayo peronista ya que

“...junto a esta evocación [el martirologio proletario] que rehúyen todos los grupos políticos y demagógicos, no está de más que recordemos, en esta hora de domesticación, de impotencia e inoperancia, que todas las mejoras y adelantos de que disfruta el proletariado de aquí, de allá y de todas partes, y del progreso mismo que las sociedades civilizadas han experimentado en los últimos tres cuartos de siglo, es el resultado de las luchas libradas por los ejércitos sindicales del trabajo organizado, cuya senda orientan los grandes ideales de libertad hacia la organización de una sociedad sobre bases de equidad y de justicia...”<sup>45</sup>

<sup>44</sup> “Editorial. En este primero de mayo”, *Congremar*, núm. 4, mayo de 1948, p. 3.

<sup>45</sup> AGUILAR, Antonio “A los trabajadores del mundo con motivo del 1º de mayo”, *Congremar*, núm. 4, mayo de 1948, pp. 9-10. El articulista complementaba sus apreciaciones diciendo que “es indudable que las organizaciones obreras, sea cual fuere su denominación y orientación y estén en este o aquel sector, han perdido gran parte de su vieja eficacia y de su empuje decidido y valiente, como consecuencia directa de un abandono paulatino de su propia personalidad, delegando en muchos casos en extraños sus funciones, que siempre le fueron propias y cuyo ejercicio robustece, como ocurre en todos los órdenes de la vida, la propia contextura orgánica. Se impone pues, como cuestión previa, la de trabajar por la recuperación del sentido de clase, que da a nuestras acciones en unos casos y la facultad, en otros, de ejercer libremente el derecho de la autodeterminación sindical”.

En este enunciado, el programa político-sindical se cruzaba con una interpretación histórica. Se remarcaba, en un contexto algo confuso para la militancia gremial, que las reivindicaciones logradas por el sindicalismo eran y habían sido producto de la lucha obrera y no de las dadas generosas de los gobiernos. Así, ni Yrigoyen antes, ni Perón en ese momento, daban más que lo que los trabajadores ganaban por medio de su organización y su lucha. Para complementar esta argumentación resurgían las viejas banderas del sindicalismo revolucionario.

*“Hay que sacudir enérgicamente cierto complejo de inferioridad que inhibe a los organismos sindicales. El más pernicioso de todos los errores es el que consiste, a nuestro juicio, en haber limitado la órbita de acción de los sindicatos obreros a las cuestiones de carácter puramente económico, sin los vínculos de unión solidarios y culturales que ligan al hombre y a las colectividades con la humanidad. El abandono de las preocupaciones de tipo general y de los propios ideales de transformación social que afirma el credo sindical en su acción permanente.*

*Sin caer en el dogmatismo de que “el sindicato se basta a sí mismo”, debemos proclamar para él todos sus atributos, como alta escuela de enseñanza e instrucción proletaria que lucha con una acción constructiva contra el régimen capitalista...*

*(...) Dado que no somos contrarios a la libertad de pensamientos y filosofía, sostenemos que es posible la coexistencia de las más diversas doctrinas sindicales dentro del movimiento obrero, a condición de que en vez de ponerlo a su servicio, se pongan ellas al servicio de él.*

*(...) Es indispensable que la clase obrera de todo el mundo se prepare [...] aspirando convertir los sindicatos en los organismos básicos del nuevo ordenamiento y sobre esos fundamentos, crear la unidad de acción, primero, y la orgánica, después, sin hegemonías de ninguna especie...”<sup>46</sup>*

La línea más doctrinaria del sindicalismo revolucionario seguía vigente en el gremialismo marítimo, es más, era parte constitutiva de su tradición sindical. Estas ideas se cruzaban con la reivindicación del control sindical a bordo, el manejo gremial de la bolsa de trabajo y la lucha internacionalista contra el capitalismo naviero.<sup>47</sup> Con esta orientación, se llamaba a superar el economicismo inmediatista

<sup>46</sup> AGUILAR, Antonio “A los trabajadores del mundo...”, cit., pp. 9-10. Las *itálicas* son mías.

<sup>47</sup> Estos preceptos pueden reconocerse desde los orígenes del gremialismo marítimo, ver al respecto CARUSO, Laura “Control a bordo: La federación Obrera Marítima, 1916-1921”, en DICOSIMO, Daniel y SIMONASI, Silvia *Trabajadores y empresarios en la Argentina del Siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Prohistoria, Rosario, 2011; y CONTRERAS, Gustavo N. “Desarrollo de la marina mercante...”, cit.

para luchar contra el dominio económico-social de la burguesía en el plano de la producción, obviamente sin inmiscuirse en cuestiones político-partidarias.

Estas afirmaciones ideológicas, sin embargo, también eran compatibles y complementarias con las posiciones más pragmáticas de la tradición *sindicalista*. El propio Aguilar, que escribía las líneas citadas, también pedía mesura en las demandas, abogaba por recorrer todas las instancias legales antes de tomar una medida de fuerza, propiciaba la negociación con el Estado y no veía contradictorio haber sido designado por la STyP como director obrero de la Caja de Jubilación del sector, al igual que Landa.

Las perspectivas más pragmáticas del *sindicalismo* tenían en su haber una experiencia práctica exitosa, en algunos aspectos, obtenida durante la primera presidencia de Yrigoyen, donde cierta flexibilización de los principios últimos de la acción sindical les había permitido concretar reivindicaciones puntuales a partir de sellar acuerdos con el gobierno. Las posibilidades de reeditar aquella situación, que enmarcó el momento de auge de los trabajadores marítimos, no les pasaban desapercibidas a los sectores más pragmáticos del *sindicalismo*, que no veían con malos ojos ciertas políticas obreristas del gobierno encabezado por Perón. Es más, desde las páginas de *Congremar*, se encargaban de destacarlas y ponderarlas. Así, la primera edición de la revista publicó a página entera Los Derechos del Trabajador Argentino, “proclamados por el Excmo. Señor Presidente de la Nación, general de Brigada Juan Domingo Perón, en la Asamblea Pública realizada el 24 de febrero de 1947.”<sup>48</sup> En este punto, muchos de los *sindicalistas* más pragmáticos confluían con quienes ya se definían como peronistas. Incluso, para ellos, ambas identidades podían fácilmente complementarse, ejerciendo la primera en el terreno sindical en tanto trabajadores y la segunda en la arena político-electoral como ciudadanos.

El gremio valoraba la obra del gobierno peronista, y *Congremar* no podía dejar de reflejarlo. El Instituto Nacional de Previsión Social y la STyP, al igual que muchos de los funcionarios de estas reparticiones estatales, recibían auspiciosos halagos y muestras de apoyo en las páginas del mensuario. A través de notas y fotografías se ponderaba la labor de Juan Perón, José María Freire, Hugo Mercante, Ramón Roldán, Horacio Ferro, Juan Barca y Oscar S. Martini.<sup>49</sup> Varios aspectos del programa obrerista del gobierno peronista eran efusivamente destacados; aunque se cuidaban de vincular estos avances a la actividad política y los enmarcaban en un proceso mundial de paulatino progreso económico-social que desde principios del siglo XX se desarrollaba en las naciones más civilizadas del planeta. Allí, en ese escalafón, con declarado sentimiento patriótico, ubicaban a la Argentina peronista; sensibilidad que

---

<sup>48</sup> “Los derechos del Trabajador Argentino”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, p. 4. Los mismos serán recurrentemente citados en la revista en relación a diferentes temas.

<sup>49</sup> Presidente de la Nación, Ministro de Trabajo de la Nación, Director General de Trabajo y Acción Social Directa de la STyP, Presidente del Instituto Nacional de Previsión Social, Jefe de la Sección Marítima y Fluvial de la STyP, Jefe Seccional de la Caja de Jubilaciones, Pensiones y Retiros de la Marina Mercante, Aeronáutica Civil y Afines (sección decreto ley 6.395/46), respectivamente.

fue potenciada con la evaluación positiva del desarrollo de la flota mercante nacional.<sup>50</sup>

Las alabanzas proliferaban al momento de evaluar el incremento y la modernización de los barcos privados radicados en el país; pero la satisfacción era aún mayor cuando se analizaba el aumento de la flota estatal.<sup>51</sup> La importante evolución de la flota era percibida como “una satisfacción grande para el pueblo argentino”.<sup>52</sup> No es ocioso recordar que en ese entonces la Argentina ocupaba el quinto puesto en las exportaciones mundiales realizadas por barco en el primer trimestre de 1948.<sup>53</sup> El apoyo al proyecto del gobierno peronista en este sentido estaba muy extendido. Aunque, la coincidencia entre gremialistas, funcionarios estatales y armadores sobre la necesidad de apuntalar el desarrollo de la flota nacional no borraba los intereses particulares que cada sector defendía para la aplicación práctica de esta ampliación. Sus acuerdos se tensionaban, previsiblemente, en el momento de discutir la orientación y el contenido que debía tomar el proceso. En este contexto, se reactualizaron debates referidos a: reglamento de trabajo a bordo, salarios, condiciones de trabajo, ganancias, inversiones, propiedad de los barcos (privados/estatales), sistema de mediación para resolución de conflictos, contratación del personal, calificación mínima necesaria para las tareas, ordenamiento general de la actividad y sus organismos coordinadores, etc. La CGGMA apoyaba la obra del gobierno, pero manteniendo su autonomía institucional e ideológica para la defensa de sus intereses sectoriales.

---

<sup>50</sup> Muchas de las notas expresan sentimientos patrióticos e ideas nacionalistas; de hecho, cada revista está ilustrada con la conmemoración patria oficial de cada mes: mayo, con el cabildo abierto de 1810; junio, con Manuel Belgrano y la bandera celeste y blanca; julio, con la casa de Tucumán; agosto, con la imagen de José de San Martín, etc. Este posicionamiento no sería novedoso. Baily indicó que el sindicalismo revolucionario de la FOM en la segunda década del siglo no solo desarrolló una perspectiva pragmática y de negociación con el estado, sino que estimuló el nacionalismo en el interior del movimiento obrero. BAILY, Samuel *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Hyspamerica, Buenos Aires, 1985, p. 49.

<sup>51</sup> “La flota mercante acusa un gran desarrollo”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, p. 26; “De nuestra memoria. Consideraciones sobre el desarrollo de la Marina Mercante Argentina”, *Congremar*, núm. 2, marzo de 1948, p. 28; MASON, Juan Carlos “La CGGMA ya había rebatido las argumentaciones del Capitán González Merlo”, *Congremar*, núm. 9, octubre de 1948, pp. 22-23 y 34-37. Sobre el desarrollo de la marina mercante en aquella época ver SIEPE, Raimundo y MONSERRAT, Llairó “Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946 -1955”, *Documento de Trabajo núm. 12*, Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, Buenos Aires, 2001.

<sup>52</sup> Al respecto, Juan Carbone comentaba: “...es común hoy leer u oír en fuentes locales y extranjeras autorizadas, la admiración y aplauso a la magna obra marítima en marcha, lo que, en escala progresiva y beneficiosa para el país y América, adiciona tonelaje, que poco tiempo atrás parecía utópico surcara los mares bajo pabellón argentino”, CARBONE, Juan “A propósito de la navidad y el año nuevo”, *Congremar*, núm. 1, febrero de 1948, p. 15. El autor era dirigente de la Confederación de Prácticos y miembro del Comité Central de la CGGMA, cargo al que renunciaría para asumir la titularidad del Comité de Jubilados de la Marina Mercante Nacional.

<sup>53</sup> Dirección de la Marina Mercante, citado por “La Marina Mercante Argentina ocupa el 5º puesto en el total de exportaciones correspondientes al primer trimestre de 1948”, *Congremar*, núm. 5, junio de 1948.

## 7.- Tiempo de definiciones

Los acercamientos entre el gobierno y la CGGMA se dieron en varios momentos, aunque sus acuerdos no lograron ocluir sus diferencias. Lo cierto es que entre 1946 y 1949 pudieron convivir y coincidir, más allá de algunas fricciones que se daban en determinados aspectos. Así, avanzaron en la sanción de un reglamento de trabajo a bordo, en acuerdos salariales, en la puesta en marcha de una Comisión Tripartita del sector, en prácticas de colaboración para afianzar la nacionalización y estatización de la flota mercante, llegando incluso a la firma de un convenio entre la Confederación y el ministro de transportes de la Nación, en agosto de 1949, para arribar a la “solución integral” de los problemas que aquejaban al sector...<sup>54</sup>

Entrado ya el año 1949, la confluencia no solo era posible sino concreta, aunque claro está, se daba sobre ejes particulares: el gobierno negociaba y acordaba con una CGGMA que, al proyectarse como central obrera independiente, no estaba afiliada a la CGT y, al mantenerse prescindente en materia política, no se había peronizado en términos políticos ni partidarios; la CGGMA, por su parte, se vinculaba a un gobierno con clara intencionalidad política hacia los trabajadores y que las fuerzas político-sindicales antiperonistas calificaban de autoritario, fascista y antiobrero. Sobre esta singular articulación lograda, por ejemplo, tanto cegetistas como comunistas, desde distintas ópticas por supuesto, se oponían a este vínculo forjado en una de las zonas grises que en el terreno práctico todavía existían en los primeros años del gobierno justicialista, pese a la creciente tensión que alimentaba la maniquea divisoria peronismo-antiperonismo.

Pronto, el cambio en el contexto general del país modificaría las posibilidades de la CGGMA y el gobierno para seguir desarrollando su vínculo en los términos señalados. El inicio de una crisis económica a fines de 1948 y la polarización de los posicionamientos políticos luego de la reforma constitucional de marzo de 1949 alterarían las reglas del juego. Comenzaron a urgir definiciones más tajantes y se redujeron los espacios para la negociación y el acuerdo. En la nueva coyuntura, el gobierno sentía la merma de sus posibilidades económicas y al mismo tiempo necesitaba avanzar hacia una mejor estructuración de sus fuerzas políticas, mientras que la CGGMA insistía para que el Ministerio de Transportes de la Nación respete todos los puntos del convenio firmado para la “solución integral” de los problemas del sector. El gobierno necesitaba tiempo para proyectarse en el nuevo panorama y dilataba la respuesta, pero la CGGMA decidió en asamblea general convocar a la huelga para, precisamente, influir sobre las decisiones del Ejecutivo Nacional y de un Estado que era el principal propietario de la flota marítima y fluvial.

---

<sup>54</sup> CGGMA *Reglamento de Trabajo abordo*, SOMU, Buenos Aires, 1964 (1948); “Una resolución ejemplar”, *Congremar*, núm. 3, Buenos Aires, abril de 1948; “Otra resolución ejemplar”, *Congremar*, núm. 6, Buenos Aires, julio de 1948, p. 2; y “Lo que puede un gremio orgánico, sensato y unido”, *Congremar*, núm. 7, Buenos Aires, agosto de 1948; “Nuestro patriotismo”, *La Unión del Marino. Periódico del SOMU (LUM)*, Mayo-junio de 1950, Buenos Aires; “Memorándum presentado en la Secretaría de Transportes”, *Congremar*, núm. 10, noviembre de 1948, p. 26-30; *LUM*, Mayo-junio de 1950, Buenos Aires.



La CGT se opuso al paro desde su inicio, aunque no a todas las demandas; el gobierno, algo más vacilante, también terminó enfrentando a los huelguistas, sobre todo cuando CCGMA, a poco más de dos meses de comenzada la huelga, no solo interrumpió el normal funcionamiento de los puertos argentinos, sino que en una acción conjunta con la Federación Internacional del Transporte (FIT), a la que estaba adherida, auspiciaría el boicot a la flota argentina en varios puertos europeos y de Uruguay, a partir de la coordinación de una solidaridad obrera internacionalista. Esta decisión se tornó inadmisibles para el gobierno argentino, celoso defensor del nacionalismo económico y la soberanía política de la Argentina.<sup>55</sup>

No se puede dejar de señalar, sin embargo, que, en el inicio de la huelga, las primeras intenciones del gobierno hacia la negociación con la CCGMA fueron contrarrestadas por la posición intransigente de una CGT que entendía como inadmisibles la fluida relación del Poder Ejecutivo Nacional con una CCGMA que se organizaba al margen de la central obrera peronista. En este sentido, el proceso abre algunas preguntas. ¿Por qué el gobierno nacional había actuado con esta ambivalencia? ¿Le hubiera sido provechoso apuntalar sus vínculos con importantes organizaciones sindicales no cegetistas (aunque no por ello opositoras) para mellar el poder de la CGT y ganar con ello poder de negociación y maniobra frente a un movimiento obrero que si no podía controlar totalmente lo prefería algo más fragmentado, sobre todo en el momento que se iniciaba la crisis económica y aumentaba la polarización con otros sectores políticos y sociales?<sup>56</sup> En todo caso, ¿eran realmente incompatibles el programa de gobierno del peronismo y las perspectivas sindicales de la CCGMA?

## 8.- A modo de conclusión

Finalmente, el gobierno se opuso rotundamente a la medida de fuerza, la huelga fue derrotada y la CCGMA fue intervenida por la CGT y red denominada Asociación Marítima Argentina (AMA). La idea de central obrera marítima pervivió ya que parece haber tenido un profundo arraigo y consenso en el sector, pero fue antecedida por una palabra menos ambiciosa (asociación); el carácter de Confederación sería un atributo que solo portaría la única entidad proclamada como de tercer grado: la CGT. De todas maneras, es interesante señalar que la AMA se mantuvo como en una entidad más amplia que aquellas denominadas de segundo grado pero en un lugar por debajo del tercer grado.<sup>57</sup> Este ordenamiento no solamente es peculiar, sino que

<sup>55</sup> Sobre el desarrollo de aquella huelga ver CONTRERAS, Gustavo Nicolás "En río revuelto...", cit.

<sup>56</sup> En la misma clave pueden ser pensados los conflictos ocurridos en los sectores ferroviario y de la administración pública nacional. Al respecto ver CONTRERAS, Gustavo Nicolás "El personal de la administración pública nacional y sus proyecciones político-sindicales durante el primer gobierno peronista (1946 -1955)", en DICOSIMO, Daniel y SIMONASSI, Silvia (compiladores) *Trabajadores y empresarios...*, cit.; y "Las huelgas ferroviarias durante el primer gobierno peronista, Argentina, 1950-1951", en MUÑOZ RUBIO, Miguel (compilador) *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2011.

<sup>57</sup> Ver AMA, mensuario de la AMA editado a partir de marzo de 1951. De igual modo, la Confederación del Personal Civil de la Nación (CPCN), que también desafió a la conducción de la

evidencia algunos baches existentes en nuestros conocimientos sobre la organización institucional concreta del movimiento obrero cegetista durante el primer gobierno peronista, la cual parece haber desarrollado parte de su estructura al calor de conflictos y negociaciones.

En marzo de 1952, la AMA se incorporaba formalmente a la CGT, ubicándose entre la docena de los gremios más representados del país.<sup>58</sup> Los marítimos cegetistas lograban un objetivo por el que habían peleado durante largos años. Varios dirigentes se habían destacado en este propósito, y en el caso de Cosme Gjivoje su militancia había adquirido una relevancia que trascendía al gremio. Así, en 1952, AMA publicaba una carta en la que se elogiaba la tarea de Gjivoje como interventor en el gremio ferroviario, luego de que la Unión Ferroviaria fuera conmovida por la importantísima huelga de fines de 1950 y principios de 1951. Por su actuación, los marítimos cegetistas y el propio dirigente peronista serían retribuidos con la designación de Gjivoje en la presidencia el comité arbitral de la CGT, decisivo organismo en el ordenamiento del sindicalismo peronista. La designación era más que sugerente.

Con la incorporación del gremialismo marítimo a la CGT, las cosas fueron acomodadas en un lugar más conocido para las visiones tradicionales que escrutaron los vínculos entre el movimiento obrero y el peronismo, pero esto fue recién hacia los años 1950/1952. Cuatro largos e intensos años, por lo menos, habían pasado durante los cuales la CGGMA se expresó como una organización con claras particularidades, y que pudo desarrollar un vínculo tan singular como fructífero con el gobierno y el peronismo, y viceversa.

Tanto que el gobierno haya mantenido buenas relaciones con un gremio no peronista y no enrolado en la CGT como que la CGGMA haya desarrollado un dialogo fluido con el gobierno aun sin declararse peronista, nos hablan de la existencia de un terreno teñido de grises que merece seguir siendo investigado, analizado y, sobre todo, reconsiderado. Nuestros conocimientos sobre las relaciones entre movimiento obrero, sindicalismo, política y gobierno peronista demandan mayores precisiones que no solo incorporen los resultados empíricos de las nuevas pesquisas sino que acicateen reformulaciones de las interpretaciones dominantes sobre la materia.

A tal efecto, el estudio del devenir del sector en cuestión no es una actividad menor. Los marítimos eran el gremio más importante de la corriente *sindicalista*,

---

CGT, al ser intervenida en 1951 fue red denominada como Unión del Personal Civil de la Nación (UPCN).

<sup>58</sup> Ver CGT *Memoria y balance, 1952-1953*, CGT, Buenos Aires, 1953. Los empleados públicos nacionales (UPCN), los obreros frigoríficos y los docentes, que también pertenecían a la docena de los gremios más importantes del país se incorporaron a la CGT luego de 1950, y sus orientaciones también pueden ser entendidas más por sus disputas y diferencias con la CGT que por su antiperonismo. Ver CONTRERAS, Gustavo Nicolás *Movimiento obrero, sindicalismo...*, cit.; y CONTRERAS, Gustavo Nicolás y PETITTI, Mara "Debates y reflexiones acerca de la acción gremial de los maestros bonaerenses durante el primer gobierno peronista (1946-1955)", *IX° Jornadas del Departamento de Historia*, UNMdP, Mar del Plata, noviembre de 2012.

tendencia que muchas investigaciones consideraron sustancial en la peronización temprana del movimiento obrero.<sup>59</sup> Sin embargo, este juicio parece haberse estructurado principalmente en referencia al comportamiento de los dirigentes telefónicos que encabezaron el Partido Laborista, sin reparar demasiado en el devenir de los marítimos.<sup>60</sup> Su seguimiento, entonces, rescata la historia de un gremio relevante, aporta elementos para repensar algunos aspectos de las interpretaciones generales sobre el tema y recupera una posible línea de evolución de las relaciones entre el sindicalismo y el gobierno peronista, poniendo su vínculo también en un plano contingente, dinámico y contradictorio, más allá de la forma en la que finalmente se desencadenó la situación hacia el año 1950.

Madrid, 14 de mayo de 2014.

---

<sup>59</sup> Ver DEL CAMPO, Hugo *Sindicalismo y peronismo...*, cit.; MURMIS, Miguel y PORTANTIÉRO, Juan Carlos *Estudios sobre los orígenes...*, cit.; TORRE, Juan Carlos *La vieja guardia...*, cit., principalmente.

<sup>60</sup> Una observación en este sentido fue realizada por Torcuato Di Tella en *Perón y los...*, cit.