

Repensar la organización obrera desde la experiencia gremial a bordo: las Sociedades de Resistencia de Marineros y Foguistas en Buenos Aires (1895-1907)

Laura Caruso*
(UBA/CONICET/IDAES-UNSAM,)

lauracaruso@gmail.com



**Resumen:**

La historia de los trabajadores marítimos y su experiencia sindical, objeto de diversos estudios en los últimos años, aún permite repensar las formas y dinámica de la organización obrera y sus prácticas en el mundo del trabajo a bordo en particular, y en la conformación del movimiento obrero argentino finisecular en general. En esa dirección, este trabajo se propone indagar la experiencia histórica de diversas Sociedades de Resistencia de Marineros y Foguistas del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires, su desarrollo organizativo y movimientos huelguísticos. Se apunta a reconstruir las formas primeras de su estructuración, inestables y atravesadas por tensiones propias del mundo laboral, así como también iluminar el despliegue cotidiano y epidérmico de acciones en la lucha por sus reivindicaciones, que hicieron posible la protesta y que dieron vida a la organización obrera. Para ello, fueron relevados diversos documentos que incluyen, entre otras, periódicos gremiales, políticos y de circulación comercial, así como algunos registros internos de las Sociedades estudiadas.

Palabras clave:

Trabajadores marítimos - organización obrera - experiencia gremial

Abstract:

The history of maritime workers and their trade union experience, the subject of several studies in recent years, still allows rethink forms and dynamics of the working organization and their practices in the world of work on board in particular, and in the formation of the Argentine workers movement turn in general. In this direction, this work intends to investigate the historical experience of different resistance societies of sailors and Foguistas of the port of the city of Buenos Aires, organisational development and strike movements. It aims to rebuild forms first of its structure, unstable and by tensions inherent to the world of work, as well as to also illuminate the epidermal and daily deployment of actions in the fight for their demands, which made possible the protest and who gave life to the working organization. To do so, were relieved several documents that include, among others, periodic Trade Union, political and commercial circulation, as well as some internal records of the societies studied.

Keywords:

Maritime workers - labor organization - union experience

Laura Caruso. "Repensar la organización obrera desde la experiencia gremial a bordo: las Sociedades de Resistencia de Marineros y Foguistas en Buenos Aires (1895-1907)". Cuadernos del Ciesal. Año 12, numero 14, enero-diciembre 2015, pp 11-34.

Introducción

La experiencia histórica obrera de comienzos del siglo XX en la Ciudad de Buenos Aires estuvo fuertemente vinculada al mundo portuario y a sus hacedores, aquellos trabajadores que con sus faenas diarias concretaban el transporte marítimo. Estos constituyeron un grupo destacado en la formación y desarrollo del movimiento obrero argentino, a través de sus prácticas, luchas y organizaciones. Conformado por un nutrido número de trabajadores cuyas labores se desarrollaban a bordo de las embarcaciones de la navegación de cabotaje, este particular grupo contaba con una situación privilegiada para plantear sus demandas, teniendo a su cargo la circulación de los productos para la exportación, actividad vital en la economía del país.

En los últimos años se han desarrollado diversos trabajos que abordaron, en un arco temporal extenso, el análisis de sus organizaciones sindicales, particularmente enfocados en la que fue su organización emblemática, la Federación Obrera Marítima.¹ Tales estudios han encarado diferentes periodos y temas vinculados al sindicalismo marítimo desde una perspectiva historiográfica que atendió a sus gremios y acciones de protesta, su vinculación con los gobiernos y con el resto del movimiento obrero, para mencionar solo algunos. Dentro de esta línea analítica que ha generado un conocimiento histórico más acabado sobre este sujeto particular, nuestra investigación se ha centrado en la experiencia laboral, sindical y política de los trabajadores embarcados en las primeras décadas del siglo XX, profundizando en las formas de su trabajo - organización, características y ritmos-, así como la vinculación de estos elementos con la construcción sindical particular. También hemos atendido a la relación con un fuerte y heterogéneo grupo patronal, monopolizado sin embargo por una empresa de las proporciones de Mihanovich, y a la vinculación temprana de este grupo obrero con diversas dependencias estatales y con distintos gobiernos. Nuevas preguntas para el estudio de la experiencia obrera abordado indagan sus prácticas de sociabilidad y su experiencia barrial junto a otros trabajadores del puerto, todos estos parte de un proyecto de investigación de más largo aliento.

Surgido de los meandros de tal investigación, el presente trabajo apunta a conocer las organizaciones del mundo obrero marítimo finisecular del puerto de Buenos Aires: la Sociedad de Resistencia de Marineros, la de Foguistas, y la sociedad conjunta, así como otras que surgieron al calor de divergencias internas. Desde la primera organización creada por estos trabajadores al calor de su propia acción huelguística de 1895, tales sociedades constituyeron aún un espacio no visitado por los estudios sobre temas obreros, lo cual propone como objetivo historiarlas e incorporarlas a un relato histórico de más largo aliento sobre la organización y las



prácticas obreras en la ciudad de fines de siglo XIX y principios del siguiente, así como a la comprensión global de la historia del mundo del trabajo a bordo. De esta manera, el objetivo del presente artículo es conocer y repensar las prácticas y la organización sindical marítima en sus comienzos, focalizando en su experiencia vinculada al trabajo y a la organización sindical, cuya dimensión político-gremial se vinculó también a la militancia socialista, anarquista y sindicalista revolucionaria en el puerto. Las coyunturas de agitación y conflicto son especialmente propicias para conocer algunas de tales prácticas y procesos organizativos. Como veremos, para el caso de la Sociedad de Marineros y Foguistas, la unidad de la tripulación de cubierta y de sala de máquinas, marineros y foguistas respectivamente, no fue un presupuesto ni un logro sencillo, sino más bien el objetivo de su construcción gremial, con enormes dificultades. Precisamente la hipótesis que guía esta indagación apunta a la relación existente entre las formas de organización del trabajo a bordo y la creación de los sindicatos marítimos. Entendemos que el desarrollo de la organización obrera en el sector marítimo reprodujo en sus orígenes la estructura de su trabajo, sus divisiones y clasificaciones, como en muchas otras actividades, siendo el horizonte de la acción gremial superarlas. En resumen, la presente indagación de la experiencia histórica marítima busca conocer las formas primeras e inestables de su estructura sindical, atravesadas por tensiones propias del mundo laboral, así como también iluminar el despliegue cotidiano y epidérmico de prácticas y acciones de lucha por sus reivindicaciones, que hicieron posible la protesta y que dieron vida a la organización obrera.

Agitación entre muelles, dársenas y calles

Como ha demostrado el reciente libro de Lucas Poy, en la última década del siglo XIX, tal vez un poco antes, se produjo una gran transformación en el seno de la clase trabajadora, siendo años marcados por la crisis económica y la movilización de los trabajadores, las que definieron la aparición en escena de este nuevo sujeto y la preocupación de las elites por la emergente "cuestión obrera".² Tal como señala el autor, en la historiografía general sobre el movimiento obrero en Argentina tales años fueron ubicados como los antecedentes de su historia, y solo en los últimos años con la revitalización de ese campo de estudios histórico logró constituirse en objeto de análisis.

Fue en este periodo cuando se realizó la primera movilización obrera en el puerto, que incluyó a los marineros del Río de la Plata. ¿Qué hacían estos tripulantes a bordo? ¿Cuál era su lugar en ese mundo desarrollado en el interior de lanchas, buques a vapor, veleros, pontones y remolcadores? Ese universo laboral particular solo puede entenderse refiriendo al conjunto de sus trabajadores, posiciones y estructura. Un rasgo sobresaliente y

característico de su organización y proceso de trabajo fue la estructuración segmentada de las labores a bordo, donde miles de trabajadores se sumaban a las diversas secciones y categorías. Tanto la tripulación como los oficiales se dividían entre las secciones de cubierta, sala de máquinas y la cocina. Al interior de cada una de estas se desplegaba un estricto escalafón: desde contra maestres, marineros con diferentes funciones y escalafón - bodegueros, timoneles y faroleros o guincheros, quienes manejaban grúas de carga y descarga- en cubierta, maquinistas, foguistas y carboneros en sala de máquinas, mayordomos, cocineros y mozos en la cocina, por mencionar algunos. Los oficiales, en particular el capitán, constituían la voz de mando, la máxima autoridad, y por ende, el vértice de una estructura piramidal jerárquica que fue y es un rasgo distintivo de este tipo de trabajo. El componente distintivo de este conjunto laboral fue una disciplina de corte militar y el respeto a todo el escalafón jerárquico, lo cual lo distinguía de cualquier otra labor en tierra, como el trabajo en una fábrica o taller, o en el empleo público. La realidad laboral a bordo se pensaba y vivía en compartimentos y categorías de trabajadores que se vinculaban entre sí en términos jerárquicos, lo cual dificultaba seguramente un reconocimiento mutuo y solidario. Sin embargo, la propia intensidad de la vida a bordo, pero sobre todo la acción gremial, lograrían motorizar una acción mancomunada y la constitución de una organización común años más tarde.

Los marineros fueron entonces los primeros en movilizarse a finales del año 1888, en plena época estival, para reclamar un aumento salarial. La huelga sin embargo se evitó con la pronta y satisfactoria respuesta de las empresas navieras. Impulsados por la experiencia diaria en las faenas laborales y la vivencia de tan exhaustivo régimen de trabajo, estos mismos trabajadores fueron a la huelga meses después, en agosto de 1889, constituyendo parte de un movimiento general de agitación obrera en la zona del puerto porteño, en el que se involucraron también peones de las obras del puerto, barranqueros, y otros sectores. La participación de unos 1500 trabajadores de abordaje muestra la amplia adhesión, lograda "recorriendo fondas y almacenes, e incitando a sus colegas a un levantamiento en masa, como único medio de traer a los patrones a un arreglo".³ Cuando la huelga desbordó el puerto y se expandió a otros sectores, el sub-prefecto se reunió con los huelguistas, quienes lograron la aceptación de sus reclamos, al menos el sector marítimo. No fue así en todos los casos.⁴

El año 1895 fue un año fecundo en huelgas, en parte vinculado a la recuperación económica y el nuevo impulso de los trabajadores por sus demandas, en el centro de las cuales se ubicó el reclamo por la limitación de la jornada laboral.⁵ En ese camino, buscando transformar sus condiciones de trabajo al interior de las embarcaciones mercantes, entendidas como perjudiciales e injustas, los marineros del puerto porteño reimpulsaron la agitación y se declararon en huelga. Esta acción, a diferencia de las anteriores, tendría un saldo decisivo para la organización obrera del sector. En la movilización de esos días se constituiría la Sociedad de



Resistencia y Protección Mutua de Marineros, primer órgano sindical marítimo que logró perdurar durante años y que cambiaría su nombre tiempo después. La huelga, sostenida en los primeros 15 días del mes de enero, movilizó a unos 4.000 marineros, a los que se sumarían foguistas y trabajadores de los talleres de la ribera.⁶ En esos momentos, más de 8 mil trabajadores (8.540) estaban vinculados al trabajo embarcado en el Puerto de Buenos Aires, la mitad de los que existían en todo el país, trabajando en los diversas secciones y categorías a bordo, evidenciando el peso de las tripulaciones del puerto porteño sobre el conjunto nacional.⁷ Más allá de los pormenores del conflicto, interesan aquí los reclamos y las formas de plantearlos que los marineros sostuvieron entonces. En una nota enviada a Nicolás Mihanovich, presidente del Centro Marítimo Nacional y referente patronal, estos reclamaban un salario mensual de \$50m/n y un adicional por trabajo nocturno y días festivos, junto a comida en buenas condiciones, o que las empresas cedieran la manutención a las tripulaciones.⁸ Mediante la conformación de una comisión de huelga, de piquetes en los muelles y la realización de recorridas por el puerto, diques y calles del barrio, la confección y circulación de manifiestos, el ejercicio diario de la práctica asamblearia en teatros y salones de La Boca, estos trabajadores intentaron potenciar su acción, extender la adhesión de más tripulantes y construir solidaridad y consenso con su lucha. El barrio todo se veía convulsionado por la huelga: “La Boca actualmente es una romería, presenta un aspecto nunca visto, pues por sus calles se ve hormiguar numerosos grupos de huelguistas que tratan de someter por la fuerza a aquellos que no quieren secundarlos [...] no solamente han buscado prosélitos en los grandes buques, sino también en las embarcaciones pequeñas, donde los patrones y peones han sido obligados a tomar parte”. Resaltaba el periódico citado la violencia existente en algunos actos, como los desembarcos forzosos provocados por grupos de una treintena de tripulantes en el vapor *Onix* o la lancha *Jovellana*, en la cual no se permitió que permanezca a bordo “ni el cocinero”.⁹ A partir de estas descripciones de la prensa, la cual prestaba particular atención a la movilización obra, puede apreciarse las formas efectivas en que los trabajadores llevaron adelante el conflicto, cuya particularidad residía en el control físico del puerto y de las embarcaciones para sostenerlo, pero también para ampliarlo a otros sectores y fortalecerlo. La preocupación generada por estos hechos también se expresó en la inmediata intervención del gobierno conservador, el cual por un lado buscó un acuerdo con los huelguistas, y por otro dispuso la intervención represiva que reclamaban los armadores en los muelles y esquinas ribereñas. La patronal marítima no se quedó de brazos cruzados: contrato a aquellos dispuestos a trabajar, declarando un lockout y enfrentándose a los pequeños lancheros y empresas como Lambruschini que habían aceptado un acuerdo con los trabajadores en huelga.¹⁰ El día 6 de enero, sin permiso policial para reunirse en el Teatro Ateneo Iris, los marineros en huelga se convocaron en el local de la Asociación Anticlerical de La Boca. En dicha sede, repleto de huelguistas y con más de 500 trabajadores afuera, se realizó la asamblea que dio origen a la Sociedad de Resistencia y

Protección Mutua de Marineros.¹¹ Allí se leyeron notas de apoyo y solidaridad de las sociedades de pintores, albañiles, tipógrafos, sastres, carpinteros y del Centro Socialista.¹² La comisión directiva que se votó asambleariamente estuvo conformada por Antonio Sciascia, Víctor Marchi, Francisco Bonocore, Rofin Lanza y Rafael Demarchi. Esta constituía la dirección de la nueva sociedad, la que con unos 2 mil miembros, inició sus actividades con la apertura de una suscripción a favor de los huelguistas necesitados y el nombramiento de una comisión de propaganda, que junto a la comisión directiva estaban reunidas en forma permanente en aquel centro de La Boca. Para administrar el Fondo de Huelga, constituido por la colaboración del resto de las sociedades, los huelguistas, los comerciantes y vecinos, se conformó una comisión que daría a cada marinero sin familia un peso diario, y 1,50 a aquellos que tuvieran esposa, hijos o familiares a cargo, poniendo en primer plano que la capacidad de resistir de las familias y huelguistas estaba en el centro del conflicto y su posible éxito.¹³ Dentro del núcleo de militantes socialistas vinculados por su actividad al puerto se encontraba Adrián Patroni, el cual, sin ser marinero, fue uno de los tres miembros de la comisión votada en la asamblea del día siguiente, que se reuniría con el centro patronal.¹⁴ Proclives a la negociación, la recientemente creada Sociedad le propuso a los armadores, sin éxito, la mediación arbitral de dos capitanes.¹⁵

Sumados los foguistas de los remolcadores a vapor, la expansión del movimiento huelguístico hizo que para el 10 de enero la huelga alcanzara enormes proporciones, con la participación de más de cinco mil huelguistas, extendiéndose incluso a los puertos de La Plata, Campana, Zárate, Colastiné, Goya, San Nicolás, Rosario y Diamante.¹⁶ Levantado el lockout patronal, la huelga se prolongó por varios días, al igual que la militarización de la zona portuaria, lo cual derivó en la pérdida de fuerza y adhesión.¹⁷ A los pocos días ya comenzaban a circular algunas embarcaciones, y se esperaba la llegada de marineros desde Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, a donde había sido enviada una comisión patronal para su reclutamiento.¹⁸ El caso de la tripulación correntina de la empresa de vapores y lanchas Gotuzzo, que no se había plegado a la huelga, ya había sido discutido en asamblea, generando preocupación al mismo tiempo que instalaba nuevas tensiones y divisiones entre los trabajadores marítimos.¹⁹ La importancia de la solidaridad de los puertos del Litoral pasará a ser un dato clave en cada protesta marítima de aquí en adelante, y la sindicalización de los marítimos litoraleños será ya desde este momento un objetivo particular de la construcción gremial marítima y sus diversas experiencias. En tales circunstancias, con el agotamiento de sus recursos y la incapacidad de imponer sus condiciones, los trabajadores aceptaron un exiguo aumento salarial, a las dos semanas de iniciada la huelga.²⁰ Es más, el acuerdo, que ya resultaba precario ante las demandas originales, no fue respetado por los armadores, quienes al poco tiempo lograron revertir la situación.

Sin embargo, la Sociedad que surgió de esta movilización continuó su labor, incluso en periodos de alta desocupación, logrando sumar también a otros trabajadores de a bordo como los foguistas. Su presencia



vuelve al escenario nacional en la huelga de comienzos de 1901. La ahora llamada Sociedad de Resistencia de Marineros se declaró en huelga frente a la empresa Mihanovich, ante múltiples condiciones acordadas incumplidas por ese armador.²¹ En dicha oportunidad, la comisión directiva de la Sociedad de Resistencia realizó asambleas diarias, constituyó un nuevo fondo de huelga y un comedor en el propio local gremial, prácticas que quedarían fijadas en el repertorio común la lucha obrera en general, y de los trabajadores embarcados en particular. También se formaron varios grupos de vigilancia para los buques parados. Para evitar incidentes o enfrentamientos entre estos grupos y otros trabajadores no adheridos al paro, el presidente de la Sociedad secuestró las armas “a todos los individuos a quienes se les dio esa comisión”.²² Con el apoyo de los carpinteros de los talleres Mihanovich y de organizaciones afines de Ramallo, San Nicolás y Bahía Blanca, así como de los trabajadores de los puertos de Montevideo, Paysandú y Concordia, los obreros embarcados de Buenos Aires lograron la firma de un nuevo acuerdo que incluyó a todas las empresas navieras. Tras dos semanas de huelga, el éxito de la medida no evitó la manifestación de conflictos al interior de la Sociedad, los que resultaron en el recambio en su presidencia bajo serias acusaciones de amarillismo y connivencia con los intereses patronales. Al partir su presidente, Antonio Fianaca, asumieron Antonio Garibaldi y Ángel Capurro como presidente y socio honorario respectivamente. Este último fue denunciado luego por su participación en la Comisión Directiva de la Sociedad Católica de La Boca, director y fundador del pasquín clerical *La Libertad*, a la vez que se sospechaba de su colaboración con la policía, motivos suficientes para que, con tono iracundo, la prensa anarquista acusara de conjunto a los miembros directivos de la Sociedad de ser aliados a la patronal.²³ Llama la atención a su vez los comentarios favorables del periódico *La Prensa*, que celebraba la tranquilidad y el buen comportamiento de los obreros marítimos, personas extranjeras y argentinas que realizaban sus trabajos a bordo de las flotas mercantes. Dicha comisión incluso impidió actividades de propaganda que impulsaban militantes anarquistas nucleados en el periódico libertario *La Protesta Humana*, el cual denunció dicha situación. Tales acusaciones y vinculaciones de los miembros de la sociedad marítima dejan muchas dudas, y pocos datos, acerca de la pertenencia obrera real de sus dirigentes.

El desembarco de nuevas secciones, actores y organizaciones

En el nuevo siglo un nuevo actor dentro del conjunto obrero embarcado tomó la escena portuaria y su escenario: los foguistas. Sin haber estado ausentes, estos constituyeron su propia organización al calor de la intensa movilización obrera de 1902. La Sociedad de Resistencia de Foguistas contaba, para 1904, con 2.147

miembros.²⁴ Ambas Sociedades habían adherido a la huelga general de fines de 1902, la primera en su tipo en el país, convocada en protesta por el allanamiento del local de la Federación Obrera Argentina. Dicha huelga provocó la paralización del transporte marítimo y ferroviario, así como el cese de todas las actividades en el puerto, en las fábricas y otros núcleos laborales, de la Capital y de otros puertos, como Rosario, La Plata, Campana, y Zárate.²⁵ A los pocos meses, tras salvar una serie de problemas institucionales, marineros y foguistas dieron vida a la primera representación sindical conjunta, en un organismo que los reunió formalmente, sorteando de manera momentáneamente exitosa la fragmentación propia del mundo del trabajo marítimo. Surgió entonces la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas (SRMF), la cual a partir del 28 de junio de 1903, unificó las sociedades de marineros y foguistas, e incluyó a otros trabajadores de cubierta.²⁶ Los cientos de miembros del nuevo gremio, entre los que se contabilizaba una amplia mayoría de marineros, seguidos por foguistas, patronos²⁷, carboneros, cocineros, mozos y peones de cocina, según el registro de dicha sociedad, no constituían el horizonte real al cual la organización tenía llegada, es decir, la cantidad de asociados no daba cuenta real de la adhesión de los trabajadores del sector, los cuales en momentos de conflicto se contaban por miles.²⁸ Como ha señalado Mirta Lobato, las afiliaciones o cotizaciones de los gremios en esta época, no eran reflejo de su real injerencia entre la clase obrera, al menos no en forma directa, ya que ante la ausencia de afiliación obligatoria, la adhesión a una organización determinada y sus acciones difería cualitativamente de lo que podemos pensar en la actualidad.²⁹

Precisamente un año después de creada, la Sociedad contó con su propio periódico, *La Aurora del Marino*, el cual aparecía semanalmente primero, luego mensualmente, en un formato que se fue modificando con el tiempo, y que pregonaba en su portada: "Proletario, en la lucha encontraras tus derechos". Muchas veces se demoraba la salida de la publicación ante el apremio de las tareas urgentes, como las reuniones con el Centro de Cabotaje, la acción directa o problemas con miembros de la comisión detenidos o deportados, que hacían problemática la confección del periódico.³⁰ Incluso, en un dialogo ficticio, el periódico se dirigía al lector-trabajador, solicitándole paciencia y disculpas por la demorada salida.³¹ En tanto publicación dirigida a los trabajadores embarcados con una búsqueda específica, la de consolidar los lazos de solidaridad basados en la situación común, en su mutuo conocimiento, y en la difusión de sus reclamos, padecimientos y derechos, este periódico gremial constituyó, como parte de un conjunto extenso de periódicos obreros editados en esos años una herramienta fundamental para la constitución de una identidad obrera y con un fuerte sentido pedagógico, tal como afirma Mirta Lobato.³² Esta no fue la única publicación; de manera irregular la Sociedad publicó la revista *El Trabajo*, con aproximadamente 3.000 ejemplares, en la cual difundía ideas y hechos de la organización.

La Sociedad se fijó como objetivo no solo la mejora de las condiciones salariales y laborales, sino también, tal



como afirma en su Estatuto, "alcanzar de los patrones y armadores el respeto y consideración a que son acreedores todos los hombres, sin distinción de raza".³³ Los 43 artículos que constituían dicho estatuto hacían clara mención de los medios para lograrlo: la participación gremial, la difusión entre los socios de la instrucción, la abstinencia a las bebidas alcohólicas, la abolición de toda distinción por nacionalidad y raza, y por último, la solidaridad con otras sociedades gremiales, del país y del mundo. Los deberes de sus socios, las acciones de solidaridad, de propaganda y otras cuestiones, como los días en que debía izarse la bandera roja con letras negras de la Sociedad, entre muchas otras cuestiones, quedaban fijadas a partir de la carta orgánica que la SRMF había confeccionado, dotándose así de una nueva herramienta para el funcionamiento de su organización.³⁴ La Sociedad funcionaba en base a un grupo permanente de inspectores, cuyo nombramiento y salario estaba a cargo de la asamblea general. Estos tenían a su cargo la tarea engorrosa de cobrar la cuota a los socios que no hubieran abonado en secretaría, tanto en tierra como a bordo, y también exigir, tanto a armadores como a capitanes y patrones, el debido respeto y buenos modales para con los trabajadores asociados. Incluso debían intervenir si no se llegaba a un acuerdo, retirando al socio de esa embarcación. Como si fuera poco, estos inspectores tenían como tareas auxiliares poner orden en las asambleas y colaborar en los asuntos de tipo administrativo requeridos por la secretaría.

A fines de 1903, pocos meses después de constituida, la SRMF impulsó su primer campaña de agitación. Superada la crisis de comienzos de siglo, y en momentos de recolección y cosecha, la Sociedad envió una circular al centro de armadores exigiendo, entre otras cosas, aumento salarial y reducción de la jornada de trabajo. Dicho pliego de condiciones, que listaba múltiples demandas y reivindicaciones, planteaba a la vez una agenda común de problemas e intereses que se iría modificando a lo largo del tiempo y con cada conquista obtenida. Ante la negativa empresarial, unos aproximadamente 4500 marineros y foguistas declararon la huelga, reunidos aquella mañana del 16 de diciembre en el Teatro Iris en Almirante Brown al 1400, el cual funcionaba allí desde la década de 1880.³⁵ En el centro de las demandas obreras se hallaba la exigencia gremial de convenir el número de tripulantes a bordo, cuya cantidad fijada por la autoridad marítima en relación al tonelaje y potencia del motor era permanentemente incumplida por los armadores. En cierta forma la Sociedad estaba reclamando para sí cierta injerencia en las condiciones de trabajo, lo cual resultaba innegociable para las empresas y sus centros.³⁶

Como en oportunidades anteriores, se fueron sumando a la huelga otros embarcados, como los maquinistas y patrones, así como también grupos obreros diversos, como los estibadores, caldereros, pintores y carpinteros de los talleres de la ribera de Mihanovich y La Platense. "En el puerto la paralización es completa. Ha tenido que suspenderse hasta el servicio de correspondencia a Montevideo y a los puertos del Litoral. A no dormirse", celebraba un periódico anarquista.³⁷ En efecto, la huelga se dejaba sentir fuertemente en Barracas y La Boca y

a lo largo del Riachuelo, donde el amarre era total. Los periódicos daban cuenta de esta situación: “Los huelguistas no se dejan ver por la ribera, pero vigilan de cerca para impedir que ningún buque se mueva. La propaganda activa está en las calles y en los negocios de La Boca, llenos todo el día de gente perteneciente a la huelga”.³⁸

El relato patente y pintoresco de la situación de la huelga en los barrios del sur de la ciudad estuvo presente en diversos periódicos, tomando una alta visibilidad en la opinión pública. Ninguna de estas crónicas puede superar a la nota que dos cronistas del diario *El Tiempo* dedicaron al reemplazo de la febril actividad laboral boquense por la desolación y tranquilidad de sus calles en tiempos de huelga, y la ebullición de la multitud reunida en el salón Verdi, aquel que en 1878 había sido el local de la Sociedad Cosmopolita, Filarmónica y de Socorros Mutuos José Verdi, ubicado en Almirante Brown al 700. A pesar de la extensión de la cita, su poder y riqueza descriptiva bien vale su reproducción.

“Esta mañana, a la hora en que las calles de La Boca se hallan siempre en plena actividad, a las horas en que el trabajo del puerto se encuentra en su apogeo, con esa actividad febril en que todo es confusión, y un ruido ensordecedor, y un martilleo incesante prueba la actividad de la labor, mientras las idas y venidas en todas direcciones de los obreros incansables en su noble tarea, de vida y animación a ese barrio populoso de Buenos Aires, lo visitamos. Todo esto ha desaparecido hoy, las calles de La Boca, su arteria principal, la calle almirante Brown y la de Necochea, la orilla de la rivera, donde todo en los demás días es movimiento y trabajo, permanecen ahora desiertas por completo, silenciosas y tranquilas, y los obreros detenidos en uno que otro grupo comenta los sucesos y pregona sus ideales... Seguimos la calle Brown. En todo el trayecto notamos la presencia de algunos grupos de obreros observados de soslayo por algún policeman que ginete en su cabalgadura, empuñaba su carabina como para imponer su autoridad. Llegamos al fin de nuestra jira a la sociedad José Verdi, allí el aspecto cambiaba por completo. La cuadra llena de obreros que pugnaban por acercarse al local social donde sus compañeros discutían asuntos relacionados con movimiento huelguista. Tratamos de penetrar al salón. Imposible! Aquello era una verdadera avalancha humana. Había más de 2000 mil hombres apeñuscados, apretados, todos querían oír... todos querían ser los primeros... todos entusiasmados y decididos, nuestro intento resultó vano. Volvimos atrás y llegamos a la Sociedad de resistencia de los marineros y foguistas... Allí departía un numeroso grupo de compañeros, con los sucesos del día y la conferencia con el Ministro del Interior Dr. González”.³⁹

La mención al Ministro alude a la reunión que horas antes habían mantenido con Joaquín V. González, único árbitro al cual habían aceptado los trabajadores de la Sociedad. A pesar de estas gestiones la huelga continuo,



apoyada en la extensa solidaridad de sectores cercanos, como los conductores de carros y otros gremios del puerto, y de los trabajadores marítimos de otros puertos como los de San Nicolás, Zárate, Ensenada, Montevideo, Barcelona y Génova. Los fondos enviados ayudaban a centenares de tripulantes sin recursos, entre 500 y 600, a través de tarjetas que repartía la Sociedad para acceder a un almuerzo en las fondas de la calle Necochea o circundantes, donde se ubicaban la *Fonda Veneta*, la *Española*, *Checa* o *Tres Hermanos*, o los cafés *Ligure*, *Greco*, *Dálmata*, *Del Russo* o el *Café de Bartolo*, frecuentemente visitados por los trabajadores marítimos para alimentarse, reunirse, dormir y/o habitar en alguna pieza compartida, en tiempos de huelga pero también en otros momentos.⁴⁰ El periódico de la Sociedad informaba meses después que se habían pagado 936,65 pesos a las fondas, así lo señalaba un ítem de la Caja Social, cuyo balance entre salidas y entradas que daba cero, mostrando lo ajustado, cuando no escaso, de los fondos con los que contaba la Sociedad.⁴¹ Los comerciantes de Barracas y La Boca también enviaron a las comisiones de resistencia víveres y demás productos para las familias involucradas en la huelga.⁴² De esta manera, el sostenimiento de la huelga dependió de los recursos y redes de solidaridad tejidas por el gremio, vecinos y familias, e involucró a toda la sociedad barrial, sin la cual la huelga y su perduración en el tiempo no puede ser entendida.

Por otro lado, las consecuencias para la actividad portuaria y la exportación ya eran intolerables para las empresas. Vapores que zarpaban a escondidas, embarcaciones que viajaban con bodegas vacías tras dejar toneladas de cereales y cueros en las lanchas del puerto que no pudieron ser embarcados por la huelga, marineros de los transatlánticos teniendo que tripular ellos mismos los remolcadores que sacaran al buque ultramarino del puerto son algunas de las situaciones extremas que se sucedieron en esos días.⁴³ La reiterada demanda de colaboración al Estado por parte de las empresas encontró eco cuando el gobierno puso a disposición de las navieras algunos buques a vapor traídos de Montevideo, otros pertenecientes a la Armada y Prefectura, a la vez que militarizaba la zona portuaria desplegando el 4to. y el 8vo. Regimiento de Caballería de Campo de Mayo, junto al 9no. Regimiento y al Regimiento de Granaderos.⁴⁴ Con este apoyo las empresas, en particular Mihanovch, lograron ingresar nuevos tripulantes traídos de los puertos del Río Paraná y el Uruguay. Con el tiempo y la ayuda ministerial, las empresas resistieron y la huelga terminó en la una lenta vuelta al trabajo, que se prolongó por varias semanas.⁴⁵ Recién a comienzos del mes de febrero se retiraron las fuerzas de caballería y los granaderos de la zona del puerto.⁴⁶

Para la SRMF la huelga no fue una acción unívoca y homogénea. A fines de 1904 la Sociedad presentó un pliego de condiciones por mejoras salariales y condiciones de trabajo sin acompañarlo con una medida de acción directa. Por el contrario, marineros y foguistas, "más prudentes que otros gremios en sus resoluciones, han creído oportuno acordar nuevo plazo con los armadores para que respondan a sus pretensiones".⁴⁷ Los trabajadores de la Sociedad, aún con opiniones divididas manifestadas en la asamblea del día 13 de diciembre,

votaron allí la continuación del trabajo y las gestiones de mediación del Jefe de Policía. Sea por su temperamento pacífico, como sostenía el periódico *El Tiempo*, o por considerar la situación real de la Sociedad, el desgaste de la movilización anterior y las diferencias al interior del conjunto obrero, marineros y foguistas se acercaron a la autoridad policial de la ciudad, Rosendo Fraga como interlocutor frente a las empresas navieras.⁴⁸ Tal vinculación es comprensible dentro del marco más general de la política conservadora hacia el conflicto obrero de doble carácter, tanto represivo como también de cierto diálogo selectivo.⁴⁹ La actuación del jefe policía no fue intrascendente: tras sus gestiones, las empresas concedieron un aumento.⁵⁰ La continuada presencia del abogado Ángel Capurro al frente de la Sociedad complejiza la situación que atravesaba por entonces dicha organización, ya que el mismo era objeto de sospechas y denuncias por su pertenencia institucional católica y su cercanía a algunos armadores más chicos, lo cual lo ubicaba de todas maneras en el camino de combatir el cuasi monopolio establecido por Mihanovich.

El complejo panorama interno de la Sociedad no impidió que en 1905 la misma incorporara una nueva sección, la de patronos de lanchas. En una asamblea extraordinaria realizada el 12 de enero en su local de la calle Olavarría al 300 acordó la existencia de estas tres secciones (marineros, foguistas y patronos) así como su funcionamiento autónomo, salvo cuestiones que requirieran la decisión conjunta de todos los gremios.⁵¹ Así, cada sección se abocaría a consolidar su existencia material e institucional, mediante el nombramiento de revisores de cuentas, el establecimiento de un local propio y la adquisición del mobiliario necesario para su funcionamiento. Sin perder tiempo los foguistas nombraron una comisión encargada de solicitar presupuestos a carpinteros de la zona.

A la Sección Foguistas de la SRMF acudió una comisión de delegados del Centro de Maquinistas para solicitar su apoyo ante la huelga que este centro llevaba en el invierno de 1905 ante las reiteradas violaciones al reglamento vigente. Incluso a pesar de que en esos momentos la Sociedad y el Centro de Maquinistas se hallaban en competencia directa por ver quien se haría cargo de la sindicalización de foguistas y carboneros, la Sociedad apoyó la huelga de maquinistas y resolvió realizar recorridos en forma conjunta, maquinistas y foguistas, por las embarcaciones que aún no habían parado, exhortando a sus tripulantes de Sala de Máquina a sumarse a la medida y denunciando la actitud de los armadores. También se resolvió conjuntamente realizar un cómputo de las deficiencias del personal de máquinas de los vapores de todas las categorías que estén fondeados en el puerto de la Capital, ya que sospechaban que había cerca de 200 vacantes sin cubrir, por negligencia de la patronal.⁵² La sección foguistas se declaró entonces en asamblea permanente, yendo diariamente al local gremial de los maquinistas a informar las novedades del día. En reciprocidad, y dadas las carencias materiales de la sección, el Centro de Maquinistas donó la suma de \$68,10 m/n, \$20 provenientes de sus fondos y el resto de una lista de suscripción. Con el pasar de los días, ante la normalidad del tráfico y el



decaimiento del paro, el Centro de Maquinistas prescindió, no sin antes agradecer, del apoyo de los foguistas, quienes retornaron al trabajo a mediados de julio. La SRMF funcionó tempranamente de manera federativa, los gremios o secciones conservaron en su seno una autonomía extendida, tal como el caso de solidaridad con los maquinistas nos muestra. A la vez, dicha autonomía de las secciones de la SRMF no solo no careció de conflictos; cuando éstos se presentaron, no logró minimizar los daños.

Disonancias y confluencias, elementos de una experiencia sindical

Si la solidaridad derivaba en una acción unitaria en determinada coyuntura, como ocurrió con foguistas y maquinistas, las diferencias ideológicas y políticas podían ser disruptivas al punto de disolver la organización conjunta. La existencia de diversas estrategias de construcción gremial y política en estos primeros años fueron decisivas, así como los resultados de sus diputadas y competencias al interior de un gremio particular, como el marítimo. Más allá de la fragmentación laboral que marineros y foguistas habían logrado superar, constituyendo una organización obrera única, las diversas afinidades políticas y los debates ideológicos presentarían nuevas divisiones, que se expresaron también a través de la división por secciones.⁵³ Así lo muestra el año 1906 y la huelga general declarada por la SRMF en el mes de enero, en cuyos primeros momentos ya se manifiestan tensiones contenidas. A las pocas horas de haberse declarado el paro, este fue levantado por la dirección de la Sociedad, sin mediar asamblea alguna, y tras haber negociado con los representantes patronales.⁵⁴ Según el diario *El País*, parecía que “no habrá huelga de marinero y foguistas. El presidente del gremio declaró que es inexacta la declaración de la huelga, pues acordaron las mejoras con los armadores”.⁵⁵ Si bien el pliego había sido confeccionado asambleariamente el día 20, la noche del 25 de enero y ante la respuesta negativa del centro patronal, la huelga fue votada por los trabajadores reunidos nuevamente en el salón Verdi. Sin embargo, de forma contraria, al día siguiente se supo que la huelga había sido levantada por la Comisión Directiva ante un arreglo realizado a primera hora con los armadores. Este acuerdo, que implicaba diversas condiciones de a bordo, debía entrar en plena vigencia el primer día de febrero, lo cual no sucedió, y ante un nuevo reclamo de la Sociedad se había fijado como nuevo plazo el primer día de marzo. Estos manejos provocaron las críticas de un grupo de foguistas. Tal como percibía el periódico anarquista, “En cuanto al gremio de marineros y foguistas debe de asumir la actitud resuelta que cuadra en un caso de gravedad del presente dando una severa lección”, haciendo visible si no dos lecturas y dos estrategias diferentes, al menos un desacuerdo en cuanto a las medidas a tomar ante la poca respuesta patronal”.⁵⁶ Las críticas dirigidas a la SRMF de este grupo de foguistas provocaron su distanciamiento, ante la

postura más intransigente que caracterizaba a estos trabajadores, al parecer, cercanos al anarquismo. Ellos impugnaron reiteradamente las acciones y decisiones de la dirección gremial marítima, acusándola de mala administración y desvíos, a la vez que exigían la realización de una asamblea para nombrar nuevos representantes.

Tras su partida, la Sociedad continuaba agrupando a los foguistas que apoyaron su conducción, si bien entre éstos había quienes estaban a favor de la separación de “los malos pastores” o “anarquistas peligrosos”, el grupo radicalizado, por ser “una fracción mal aleccionada” cuyas críticas quedaban invalidadas por la realización de una asamblea para el cambio de la administración. Tal reunión obrera había resuelto mantener a sus representantes actuales, “por moción de los pocos consientes que habían acudido”. Esta asamblea del 10 de marzo junto a otras del 20 de enero y el 17 de febrero, por poco habían reunido el número suficiente de asistentes para dar quorum, lo cual retrata el momento de relativa desmovilización o desmotivación gremial en estas cuestiones al menos.⁵⁷ La asamblea extraordinaria de la SRMF denunciaba la tentativa del gremio de foguistas de constituirse en Sociedad independiente, la cual ya había solicitado su incorporación a la Federación Obrera Regional Argentina, de claro corte ácrata. Reprocharon al grupo disidente que “en todas partes, por buques, cafés y tabernas, calumniaban a la actual Administración, tachándola de defraudadora de los fondos sociales”; tales rumores acusatorios circulaban por ámbitos laborales y sociales del puerto. La defensa de la herramienta gremial y la apelación a la unidad como única forma de construcción obrera fueron los argumentos centrales de lo foguista pro-SRMF, junto con la denuncia de la condición de “arribistas” al gremio de los disidentes, su impericia y falta de formación, afirmando que la mayoría de ellos eran “recién conocidos y nuevos y que si se han inclinado a la separación es porque ignoran los beneficios recibidos por esta sociedad desde hace tres años”.⁵⁸

El procesamiento de estas diferencias llevó a la constitución de la Sociedad de Foguistas Marítimos Unidos a fines de mayo de 1906. Sea por “insensatos”, por “desconocimiento” o por reales divergencia políticas, este grupo se escindió de la SRMF, y durante varios meses ambas organizaciones funcionaron en paralelo. El sindicato, su preservación y su unidad, fueron los argumentos prioritarios de la conducción de la Sociedad, notoriamente cercanos a la retórica del sindicalismo revolucionario, frente a la crítica de corte anarquista del grupo de foguistas. Despejando toda duda, el secretario general de la FOM, Francisco García, años más tarde afirmaba que tales acontecimientos se habían producido “por la influencia de grupo dogmáticos que mantenían en él [el movimiento obrero en general] su predominio, orientando la acción de los sindicatos que les respondían, en un sentido antiestatal, dejando relegada a segundo término la lucha económica, que sólo se utilizaba como pretexto para llevar a las masas productoras a la lucha contra el régimen capitalista, cuyo ocaso muchos ilusos creían había llegado”.⁵⁹



A fines de ese convulsionado año, la SRMF voto por unanimidad reunida en el Teatro Iris ir a la huelga al día siguiente, el 27 de diciembre. Al mismo tiempo lo hizo la Sociedad de Foguistas Unidos, expandiéndose el movimiento hasta generar las condiciones de una virtual huelga general marítima, que involucraba a unos 8 mil trabajadores. Según el periódico anarquista *La Protesta*: "tratándose de una lucha contra el capitalismo, todas las pequeñeces se hacen a un lado. Así lo han entendido de común acuerdo las sociedades de Marineros y Foguistas y Foguistas Unidos, mancomunando sus fuerzas".⁶⁰ De hecho, ambas organizaciones estuvieron en diálogo desde el día 24 para confeccionar el pliego y accionar en forma conjunta, tanto en Buenos Aires como en el puerto de Rosario.⁶¹ Marineros y foguistas enviaron así delegados a recorrer el Litoral y buscar adhesiones, tal como le describió el secretario Corvetto al delegado Jocharde de la Federación Internacional del Transporte, entonces ubicada en la ciudad de Hamburgo.

No estuvieron ausentes del conflicto los enfrentamientos violentos: al menos en dos oportunidades varios huelguistas se retaron con marineros de la Prefectura y miembros de la Sociedad patronal Unión por el Trabajo Libre, con un saldo trágico de un muerto y varios heridos.⁶² Mientras los armadores se negaban a todo reclamo, amarraban sus embarcaciones, suspendían pagos de jornales, prohibían retirar las ropas de los huelguistas a bordo de sus embarcaciones y solicitaban custodia militar para sus flotas, la SRMF enviaba delegados por todo el Litoral con las noticias de la huelga intentando sumar solidaridad y cooperación, en otros tiempos tan difícil, y ahora más cercana ante la mayor capacidad sindical para construirla.⁶³

En paralelo con estos sucesos se desarrollaban las gestiones del Prefecto General de Puertos, Blanco, quien actuó como árbitro de facto desde los inicios de la huelga. Este envió un representante a la asamblea obrera realizada en la noche al día siguiente de iniciado el conflicto. Allí se eligieron 10 delegados, 5 marineros y 5 foguistas, quienes se reunirían con el prefecto, comunicando sus quejas por la mala calidad de la comida y las pésimas condiciones de higiene a bordo, incluidas alimañas, víboras y otras especies. A pesar de las sucesivas reuniones entre los delegados obreros y el Prefecto, e inclusive negando pedidos de empresas menores que querían negociar individualmente, la SRMF continuó con la huelga sin parcializar el conflicto.⁶⁴ El secretario de la SRMF Corvetto –quien había sido detenido por unas horas días atrás junto a 40 huelguistas- se juntó con el vocero patronal Carlos Lavarello, reuniones en las que a pedido de la SRMF estuvo presente un representante del prefecto.⁶⁵ Sin embargo no se llegó a un arreglo, ya que demandas obreras centrales como el trato a bordo y la manutención, a la que las tripulaciones consideraban mala y exigua, eran desestimadas por los representantes patronales.⁶⁶ Si bien la demanda por una jornada de ocho horas, para "participar de los placeres de la familia y la vida" y tener "un poco de bienestar y libertad" era una demanda de larga data y de gran convocatoria, no estaba en el corazón de la protesta.⁶⁷ En cambio, circunstancias como las ocurridas a bordo del vapor Júpiter, donde su capitán "trata de indios salvajes a los correntinos y paraguayos" y dice

preferir “por incivilizados” a los europeos, que parecerían tener menos pretensiones, dejaban claramente planteado para los trabajadores en huelga que el maltrato y el abuso de poder por la jerarquía que regía su labor eran vitales.

La parcialización de la huelga cobraba cada vez más adeptos entre los huelguistas, aunque la multitudinaria asamblea del 10 de enero, cuya realización había sido impedida por la policía el día anterior, ratificó la huelga general y reimpulsó el desembarco forzoso de tripulaciones no adheridas a la protesta.⁶⁸ Al finalizar la reunión, aproximadamente 400 de los 2000 presentes se dirigieron a los muelles a cumplir con tal mandato. Fueron desembarcados entonces las tripulaciones de los vapores *Vulcano* y *Quebracho Argentino*. En este último buque un disparo hacia la cabina del capitán propició el despliegue represivo de la policía y la subprefectura. Los huelguistas se reagruparon en torno al vapor Indio, donde su capitán había amenazado con arrojar al agua al huelguista que osara subir a bordo. Los que lo hicieron, “destrozaron por completo el salón y las cabinas, rompieron persianas, vidrios, mesas y espejos”, y no lograron tirar al agua al capitán porque este se encerró en su camarote hasta mucho después de que se hayan retirado.⁶⁹ El escenario se repitió en la Dársena Sur, donde estaban fondeados buques tripulados por trabajadores no adheridos a la huelga. Tal reacción intentaba paliar la creciente desmoralización producto de la prolongación del conflicto, la falta de medios de subsistencia y la instigación patronal de tripular furtivamente algunas embarcaciones.⁷⁰ De la acción en Dársena Sur “resultaron heridos los huelguistas Miguel Miranda, argentino 24 años soltero, Vicente Canals, español, llevados ambos al hospital barrial de La Boca”,⁷¹ y muertos un marinero de prefectura y dos rompehuelgas.⁷² La policía detuvo también a dos marineros, Aguirre y Aragón, con contusiones por padreadas y golpes, que estaban embarcados en buques no adheridos a la huelga. La policía marítima entonces ocupó las calles del puerto y sus alrededores, y encarceló a más de 300 trabajadores, quienes intentaban reunirse en el Teatro Iris o en el local de la Sociedad, ubicados en la misma cuadra.

Entre el despliegue policial, las asambleas y recorridas la huelga se prolongó por dos semanas, debilitada por la represión antes mencionada. Apresados los más activos militantes gremiales, éstos solicitaron se les permitiera al gremio en pleno realizar una asamblea al día siguiente en el teatro Iris, para considerar un acuerdo. Tras obtener permiso, los trabajadores en asamblea votaron la vuelta al trabajo, aceptando el aumento salarial propuesto y las promesas de mejor trato y alimentación. Era evidente que la huelga finalizaba bajo el signo de la persecución policial, pero sus resultados y consecuencias fueron más lejos. La nueva experiencia de marineros y foguistas de ambas Sociedades, de acción unitaria y solidaria, y su debilidad frente a la poderosa patronal y la acción de las dependencias estatales fue procesada en clave institucional. Una nueva organización obrera se formaría al día siguiente. En la misma asamblea de la mañana del 11 de enero los trabajadores votaron levantar la huelga, así como la formación de un Comité de Relaciones que, integrado



por dos delegados de cada sección (marineros, foguistas cocineros y anexos), trataría temas comunes generales y encaminaría la tarea de una nueva organización conjunta. Allí mismo se resolvió la constitución del nuevo gremio que incluiría a todos los tripulantes: la Liga Obrera Naval Argentina (LONA). Los más de mil quinientos trabajadores que colmaban el teatro Iris aprobaron la reunificación de las sociedades en un único y nuevo sindicato. Las comisiones de ambas sociedades renunciaron a sus puestos y allí mismo se conformó y aprobó una nueva comisión, que incluyó por votación mayoritaria a muchos de los militantes y dirigentes de la huelga.⁷³

El balance de la acción conjunta desarrollada en aquel fin de año de 1906 plantó un resultado ambiguo. Si por un lado se obtuvo un mejor salario, la situación en la que quedaron los trabajadores tras el conflicto mostraba una difícil correlación de fuerzas. Habían ganado con su acción, pero ésta los había debilitado. Por otro lado, la reorganización gremial era sin duda un dato altamente positivo en términos gremiales. Ésta constituyó un nuevo viraje en el proceso de desarrollo de la organización sindical marítima, un punto de inflexión. La recomposición gremial conjunta y colectiva de marineros y foguistas también incluyó en el seno de la Liga a contra maestres, faroleros, patronos de lanchas y de remolcadores, caldereros, guincheros y otros trabajadores de a bordo. La LONA fue el resultado de esta reunificación y de una experiencia común, que abría paso a su vez a nuevos desafíos, pero cuya existencia y denominación daban cuenta del camino recorrido. Sin adentrarnos en la historia de esta organización obrera surgida al calor de la movilización previa, es posible vislumbrar una convivencia disruptiva, y perdurable, de grupos de trabajadores fragmentados en base a la segmentación por sección o categoría laboral propia del mundo laboral marítimo, que servía por momentos para expresar disidencias políticas profundas, convivencia que marcará la primera década del siglo XX. En esa experiencia se delinea la tendencia a confluir en una organización única, conjunta, producto de la acción gremial, constituyéndose una dinámica opuesta de unidad y fragmentación que caracterizó el itinerario gremial-institucional del sector marítimo en esos primeros años y constituyó un elemento clave en la experiencia colectiva de estos trabajadores. Así como asomaba la línea divisoria entre foguistas y marineros, también la acción obrera llevó la confluencia en una organización única para toda la tripulación, la cual constituyó una preocupación y una construcción permanente para una mayoría de militantes gremiales marítimos.

Consideraciones finales

Los trabajadores marítimos se movilizaron en busca de mejores condiciones de trabajo y de vida ya desde los últimos años del siglo XIX. En esa agitación por sus reclamos particulares constituyeron organizaciones propias para mejorar las condiciones en las cuales desarrollar su ser trabajador. Fue así que, al calor de los procesos huelguísticos, surgieron diferentes sociedades en las que estos trabajadores confluyeron, organizados en torno a ciertas categorías laborales. Muchas de las formas de movilización y organización de los trabajadores embarcados que hemos abordado formaron parte de un repertorio construido y compartido colectivamente por el conjunto de los trabajadores y las fuerzas político-ideológicas obreras de la ciudad. Lo mismo puede decirse de sus prácticas y formas de organización sindical, propias y a la vez compartidas, en un universo común que constituyó una tradición. Las huelgas generales y parciales, boicots, ediciones de periódicos y boletines, recaudación de fondos para causas diversas, realización de conferencias, reuniones, *meetings*, manifestaciones callejeras, concentraciones, por mencionar algunas, y las maneras de agremiarse y consolidar un organismo colectivo que los represente (por oficio, categoría o profesión, o por sector a nivel nacional años más tarde) constituyeron una matriz compartida, constituida en su propia experiencia, en parte heredada y al mismo tiempo resignificada y reinventada. Tanto las prácticas asociativas, las acciones de lucha, las ideas en torno a sí mismos, a sus intereses y objetivos, así como la retórica fundada sobre estas cuestiones, formaban parte de un común terreno político de los trabajadores.

En el mismo sentido, como podría observarse en otros gremios, los de oficio por ejemplo, algunos de los múltiples fraccionamientos que caracterizaban al conjunto de los obreros de cada actividad fueron la base sobre la cual se constituyeron los primeros colectivos. De manera general, la acción de los trabajadores buscó, en toda actividad en la que se lo propusieron, superar esas fronteras laborales para consolidar formas asociativas más abarcadoras, y con mayor fuerza para ponderar frente a sus patrones sus demandas y reivindicaciones. Tal recorrido no difiere con lo acontecido entre los trabajadores marítimos. Sin embargo, y como se analizó, este mundo laboral contaba con una estructura jerárquica y un principio disciplinador muy fuerte, el cual aparece como un elemento poderoso en contra de la superación de las fronteras citadas. Como muestra este trabajo, la construcción gremial logró vencer tales divisiones, y consolidar así una unidad en diferentes dimensiones. Marineros de diversas categorías se agruparon a fines del siglo XIX. En los primeros años del siglo XX lo hicieron los foguistas, mostrando como la organización laboral se expresaba en una representación sindical atomizada. La propia acción gremial de marineros y foguistas lo largo de todo el periodo trabajado lograron superarla. No de una vez y para siempre, sino de manera recurrente, estos trabajadores intentaron saltar las fronteras de las secciones y categorías en las que se circunscribían sus trabajos. Los problemas comunes, las similares condiciones laborales y una experiencia de confrontación ante una poderosa patronal, entre otros factores, estimularon la formación conjunta de organismos de



representación gremial entre las tripulaciones mercantes, e incluso planteará vínculos de tensión pero también de encuentro con los centros de la oficialidad en la siguiente década.

Repasar la construcción histórica de la organización obrera a bordo permite abordar sus elementos, matices, sus ritmos. Tal construcción gremial, ni lineal ni homogénea, estuvo proyectada sobre la común experiencia laboral, a partir de la cual se desarrolló, desde la última década del siglo XIX, un conjunto de huelgas marítimas con epicentro en el puerto de Buenos Aires. El análisis de esos tiempos de huelga, momentos agitados y de fuerte movilización en el puerto y el barrio circundante, permite entramar una reconstrucción epidérmica de los modos en que se constituyó la acción y la organización obrera, algunos de sus aspectos que la hicieron posible y llenaron de sentidos la experiencia gremial de miles de trabajadores de a bordo. Dicha trama cotidiana del conflicto estuvo plagada de matices, discordancias y confluencias en distintos niveles, así como de acciones grandilocuentes, y de pequeñas presencias que la mirada del investigador/a vuelve a poner en una dimensión visible para la construcción de un conocimiento cabal de la experiencia obrera. Retomando algunos ejemplos, la colaboración de los vecinos y comerciantes puede tornarse vital a la hora del sostén material de una huelga, así como la decisión de un trabajador de adherirse o no puede estar condicionada fuertemente por la composición de su familia y la ayuda brindada por la sociedad obrera, entre muchas otras opciones⁷⁴. Así, la acción de las sociedades de resistencia de constituir un comedor, de dar alimentos, asilo y manutención a sus miembros, toma real relevancia en la construcción gremial finisecular vinculada al puerto.

A lo largo del texto también aparecen las direcciones de ciertos locales, teatros, calles y espacios portuarios, todos ubicados en el barrio de La Boca. Tales diversos detalles de ubicación, referencias espaciales y cercanías permiten imaginar una geografía de dicha experiencia gremial y laboral, situada territorialmente en unas pocas manzanas, en el corazón mismo de uno de los barrios netamente obreros de principios del siglo XX. Dentro de este espacio las diversas fuerzas políticas que apuntaban a dirigir a los trabajadores y que impulsaron su organización se diferenciaron por sus tácticas y estrategias, y desarrollaron en el debate y la confrontación diferencias políticas muchas veces irreconciliables. Sin embargo, con sus acciones y sus disputas, dieron existencia a un campo particular de construcción político-gremial, esencial en esta historia. Si se presta atención, la presencia de socialistas es constatada para los últimos años del siglo XIX, quienes incluso formaron parte vital de la formación de la Sociedad de Marineros de 1895. Las disputas con el anarquismo y sus efectos han sido analizados, así como también se ha dado cuenta de un creciente discurso y práctica gremial de la dirección de la SRMF vinculado al sindicalismo revolucionario. De esta forma, la conformación de estos gremios marítimos y los movimientos huelguísticos de los cuales surgieron o se transformaron, tuvieron como elemento capital la militancia y la competencia política entre las diferentes corrientes ideológicas que disputaban la dirección del movimiento gremial. Estas compitieron por espacios en los sindicatos al tiempo

que participaban de su construcción mediante prácticas y debates. Si las diferencias se vieron reflejadas en la estructura de sus organizaciones, su fragmentación y el surgimiento de nuevos centros, esto no impidió, en coyunturas concretas como en 1906, generar una acción conjunta, en concreto, una huelga por mutuas reivindicaciones, que no necesariamente derivaría en la unificación de sus organismos representativos, aunque así ocurrió en este caso. En definitiva, esta historia de los trabajadores marítimos y su experiencia sindical aún permite nuevos acercamientos, desde los cuales repensar las formas y dinámicas de la organización obrera y sus prácticas en el mundo del trabajo a bordo en particular, y en la conformación del movimiento obrero argentino finisecular en general.

¹ Alejandra Monserrat, "La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930" en Victoria Cañete, Florencia Rispoli, Laura Ruocco y Gonzalo Yurkievich (comps.) *Los puertos y su gente, pasado presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Ediciones Gesmar-UNMdP-Conicet Mar del Plata, 2011. Dossier temático *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* N° 5/6, Mar del Plata, 2012/2013, "La organización sindical del sector marítimo: trabajadores de ríos y mares, sus luchas y asociaciones"; Laura Caruso, *Los trabajadores marítimos del Puerto de Buenos Aires: condiciones laborales, organización sindical y cultura política, 1890-1920*, Tesis de Doctorado, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2012 (mimeo); Gustaco Contreras, "La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista", en *Revista PIMSA*, Documento de Trabajo N° 71, Buenos Aires, 2009; "En río revuelto ganancia de Pescador. El gremio marítimo y el peronismo. Un estudio de la huelga de 1950", en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* N° 1, Mar del Plata, 2008; Maria Damilakau, "Estrategias de supervivencia en un mundo laboral conflictivo: los prácticos del puerto de Buenos Aires, 1856-1924", en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* N° 5/6, Mar del Plata, 2012/2013; Vitor Wagner Neto de Oliveira, *Nas águas do Prata, os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*, UNICAMP, Sao Paulo, 2009; Geoffroy de Laforcade *A laboratory of Argentina labor movements: dockworkers, mariners and the contours of class identity in the Port of Buenos Aires, 1900-1950*, Tesis doctoral, Yale University, 2001; Alberto Lucerna y Cesar Villena, "La primera burocracia sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-21", *Anuario CEICS*, Año 2, N° 2, Buenos Aires, 2008.

² Lucas Poy, *Los orígenes de la clase obrera argentina. Huelgas, sociedades de resistencia y militancia política*, Buenos Aires, 1888-1896, Imago Mundo, Buenos Aires, 2014, p. XXIV.

³ Sud América, 3 de agosto 1889.

⁴ Para un análisis pormenorizado de las dos primeras huelgas portuarias que tuvieron lugar en el país ver Lucas Poy y Laura Caruso, "Las primeras huelgas portuarias en Buenos Aires, 1889-1895. Estudios del Trabajo; Lugar: Buenos Aires; 2014.

⁵ Lucas Poy, op. cit., p. 135.

⁶ La Nación, 6 de enero 1895.

⁷ Segundo Censo Nacional (1895).

⁸ La Nación, 8 de enero 1895. La manutención es la suma mensual que el armador daba al capitán o patrón para la alimentación de cada tripulante.



- ⁹ El Tiempo, 3 de enero 1895.
- ¹⁰ El Tiempo, 9 de enero 1895, "Huelga contra huelga. Los armadores también. El movimiento del puerto paralizado. Se armó la gorda".
- ¹¹ La Nación, 6 de enero 1895.
- ¹² El Tiempo, 15 de enero 1895.
- ¹³ La Nación, 13 de enero 1895.
- ¹⁴ Víctor García Costa, *Adrián Patroni y "Los trabajadores en la Argentina" tomos 1 y 2*, Buenos Aires, CEAL, 1990; p. 19.
- ¹⁵ El Tiempo, 7 de enero 1895.
- ¹⁶ El Tiempo, 10 de enero 1895.
- ¹⁷ La Nación, 11 de enero 1895.
- ¹⁸ El Tiempo, 10 de enero 1895.
- ¹⁹ La Nación, 6 de enero 1895.
- ²⁰ La Nación, 17 de enero 1895.
- ²¹ Iaacov Oved, *El anarquismo y el movimiento obrero en Argentina*, Buenos Aires, Siglo XXI, 1978; p. 131.
- ²² La Nación, 19 de enero de 1901.
- ²³ La Protesta Humana, 2 de febrero de 1901.
- ²⁴ Segundo Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires, 1904.
- ²⁵ Sebastián Marotta *El movimiento sindical argentino. Su génesis y desarrollo*, tomo II, 1907-1920, Buenos Aires, Editorial Lacio, 1961; p. 103.
- ²⁶ Boletín DNT N° 40, febrero 1919.
- ²⁷ Un patrón era el piloto responsable de una lancha, chata u otro barco de menor dimensión, quienes a veces eran propietarios de la embarcación, y muchas otras eran empleados n una naviera. Constituían un grupo particular dentro de la estructura sindical marítima, ya que, aunque pilotos de menor rango, muchos se organizaron junto a la tripulación.
- ²⁸ Registro de la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas, 1905-1906.
- ²⁹ Mirta Lobato, "Estado, gobierno y política en el régimen conservador" en Mirta Lobato (dir.), *El Progreso. La modernización y sus límites (1880-1916)*, *Nueva Historia Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Sudamericana, 2000; p. 495.
- ³⁰ La Aurora del Marino, Año 2, N° 15, abril 1906.
- ³¹ Ídem, Año 2, N 17, noviembre 1906
- ³² Mirta Lobato, *La Prensa obrera*, Edhasa, Buenos Aires, 2009.
- ³³ Boletín DNT N° 6, septiembre 1908, p. 395.
- ³⁴ Según el DNT, los días domingo y los 1° de mayo de cada año, "día de protesta de los trabajadores del Universo", podía verse flamear la bandera al frente del local gremial. Boletín DNT N° 6, septiembre 1908, p. 396.
- ³⁵ La Nación, 15 de diciembre 1903.
- ³⁶ La Nación, 25 de diciembre 1903.
- ³⁷ La Protesta, 26 de diciembre 1903.
- ³⁸ La Nación, 25 de diciembre 1903.

- ³⁹ El Tiempo, viernes 8 de enero 1904.
- ⁴⁰ Registro de la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas, año 1905.
- ⁴¹ La Aurora del Marino, N° 14, enero 1906, p. 4
- ⁴² El Tiempo, 12 de enero 1904.
- ⁴³ La Nación, 21 y 23 de diciembre 1903.
- ⁴⁴ La Nación, 24 de diciembre 1903; El Tiempo, 8 de enero 1904.
- ⁴⁵ El Tiempo, 13 y 14 de enero 1904.
- ⁴⁶ El Tiempo, 3 de febrero 1904.
- ⁴⁷ El Tiempo, 13 de diciembre 1904.
- ⁴⁸ El Tiempo, 14 de diciembre 1904.
- ⁴⁹ Juan Suriano, "El Estado argentino frente a los trabajadores urbanos: política social y represión, 1880-1916" en *Anuario 14*, 2da. época, Rosario, 1989-1990.
- ⁵⁰ Boletín DNT N° 40, febrero 1919. Para un estudio general de la intervención estatal en las huelgas marítimas ver Laura Caruso, "El Estado y las huelgas marítimas entre 1890 y 1920", en Juan Suriano y Mirta Lobato (comps), *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en Argentina, 1907-1955*, Edhasa, Buenos Aires, 2014.
- ⁵¹ Libro de Actas Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas, Sección Foguistas, N° 36, 12 enero 1905.
- ⁵² Libro de Actas, N° 1, 22 junio 1905.
- ⁵³ Para un análisis de la organización laboral marítima, su escalafón y categorías, ver Laura Caruso, "Onde manda capitão, não governa marinho"? O trabalho marítimo no rio da Prata, 1890-1920", en *Revista Mundos do Trabalho*, ANPUH, volumen 3, 2010.
- ⁵⁴ Oscar Troncoso, *Fundadores del gremialismo obrero*, tomo 1, Buenos Aires, CEAL, 1983; pp. 77-100.
- ⁵⁵ El País, 26 de enero 1906 y 27 de enero 1906.
- ⁵⁶ La Protesta, 17 de marzo 1906.
- ⁵⁷ La Aurora del Marino N15, abril 1906, p.1.
- ⁵⁸ Libro de actas Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas, sección Foguistas, 1905-1906, pp. 10 a 25.
- ⁵⁹ Boletín DNT N° 40, febrero 1919; p. 23.
- ⁶⁰ La Protesta, 28 de diciembre 1906.
- ⁶¹ La Unión del Marino, agosto 1925, p.4.
- ⁶² Esta sociedad fue creada en 1905 por las grandes casas navieras e importadoras y exportadoras, junto con las compañías ferrocarrileras como un sindicato afín. Laura Caruso, "Del lockout al apoyo estatal: la patronal marítima argentina, sus centros y prácticas, 1890-1920", *Travesía* N° 16, Tucumán, 2014, pp. 79-102.
- ⁶³ La Protesta y La Nación 29 de diciembre, 1906.
- ⁶⁴ La Nación, 30 y 31 de diciembre 1906.
- ⁶⁵ La Protesta, 30 de diciembre 1906.
- ⁶⁶ La Nación, 7 de enero 1907.
- ⁶⁷ La Aurora del Marino N° 15, abril 1906, p.1.



⁶⁸ La Protesta, 11 de enero 1907.

⁶⁹ La Unión del Marino, Agosto 1925, p.4

⁷⁰ La Unión del Marino, ídem.

⁷¹ La Nación, 10 de enero 1907.

⁷² La Unión del Marino, ídem.

⁷³ La Protesta, 12 de enero 1907.

⁷⁴ Un análisis en este sentido sobre la huelga general ferroviaria de 1917, destacando el rol de las familias, fue realizado por Silvana Palermo, "De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina", V Congreso de Historia Ferroviaria, 2009.