

Programa de Investigación Sobre el  
Movimiento de la Sociedad Argentina

Documento de Trabajo nº

# La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista. Gustavo Nicolás Contreras\*

## Introducción

El siguiente documento de trabajo está inscripto en un proyecto de investigación que pretende conocer diferentes aspectos de la participación de la clase obrera durante el primer gobierno peronista (1946 - 1955). En este sentido, podríamos argumentar que en términos generales el reformismo, y sus manifestaciones en distintos planos de la realidad, orientó el comportamiento y la acción de los trabajadores en aquel período. Sin embargo, todavía no conocemos todas las vicisitudes y particularidades de la estrategia de la clase obrera durante aquellos años. Los caminos recorridos, así como otras alternativas posibles, aunque frustradas, merecen un análisis más detallado.

La estrategia reformista que sin dudas era hegemónica en el proletariado de la época se canalizó mayoritariamente dentro del peronismo, en tanto fuerza social-política, y logró desarrollarse prácticamente. Pero aun considerando el predominio de la identidad peronista en la clase obrera, la investigación que presentamos discute la idea que postula que el reformismo fue una orientación exclusiva de las fracciones obreras identificadas con esta corriente político-ideológica<sup>1</sup>.

\* El autor es miembro del Grupo de Investigación sobre Movimientos Sociales y Sistemas Políticos en la Argentina Moderna (GIMSSPAM) de la Universidad Nacional de Mar del Plata, y becario doctoral del CONICET. E-mail: gustavoke@hotmail.com

Una primera versión de este trabajo fue publicada en la Revista de Estudios Marítimos y Sociales N° 1, Gesmar, Mar del Plata, 2008. Agradezco los comentarios que sobre las sucesivas versiones realizaron Julio Melon y mis compañeros del GIMSSPAM, Agustín Nieto, Agustín Santella, Fabián Fernández y el equipo de investigación del PIMSA. Hago extensivo mi reconocimiento a Mariana Nazar, del Archivo Intermedio del AGN, y a Juan Manuel Heredia, Liliana Jofre y Pablo Pérez, de la Federación Libertaria Argentina, quienes me facilitaron el acceso a las fuentes.

<sup>1</sup> En una de sus versiones –antiperonista-, aquella idea supone que los obreros no-peronistas defendieron, o bien una perspectiva revolucionaria, o bien una orientación democrático-liberal, posiciones que confluían en su rechazo a un reformismo peronista que identificaban

Es decir, sostenemos como hipótesis que el peronismo, como fuerza social-política en el gobierno, expresaba una correlación de fuerzas entre las clases sociales que contextualizó y posibilitó el avance del movimiento obrero en su conjunto en la implementación de una estrategia reformista, más allá de su identidad política.

Complementamos esta argumentación con la percepción de que existieron múltiples manifestaciones organizativas, políticas e ideológicas mediante las cuales las distintas fracciones obreras fueron construyendo esta estrategia reformista. Aunque vale aclarar que, en el desarrollo histórico, una de aquellas conjugaciones se impuso sobre el resto de las formulaciones existentes. Reconocer estas heterogéneas posibilidades y expresiones de la estrategia reformista, así como explicar el porqué del predominio de una de aquellas formas posibles del reformismo, son algunos de los objetivos que se propone el proyecto de investigación que enmarca este documento de trabajo<sup>2</sup>.

Con este propósito nos preguntamos: ¿la clase obrera construyó homogéneamente su estrategia reformista o distintas parcialidades proyectaron versiones singulares, imponiéndose con el tiempo una sola de estas posibilidades? ¿En qué consistían las distintas formulaciones del reformismo? ¿Por qué triunfó una versión y las otras no tuvieron espacio? ¿Era estructuralmente inherente una combinación única entre el reformismo sostenido desde el estado peronista y el reformismo impulsado desde la clase obrera, o su vínculo histórico corresponde al resultado de los enfrentamientos que dieron distintas fracciones de clase por la dirección del proceso en contextos determinados?

En este punto es necesario distinguir dos aspectos importantes para el estudio de la estrategia de la clase obrera, aspectos indisociables en la

---

con una política de corte fascista. En estas concepciones influía en gran medida la disputa de fuerzas en el contexto internacional.

<sup>2</sup> El tema no pretende ser agotado en el análisis de la huelga marítima de 1950, sino que los resultados de su investigación serán relacionados con los obtenidos en otros casos indagados. En este sentido, hemos avanzado en el estudio detallado de la huelga gráfica de 1949, la huelga frigorífica de 1950 y las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951, cuyas referencias bibliográficas se citan más adelante. El proyecto de investigación que orienta la tarea se denomina «Prácticas sindicales y proyecciones políticas del movimiento obrero durante el gobierno peronista en la provincia de Buenos Aires y la Capital Federal, 1946-1955», y es financiado a través de una beca doctoral del Conicet.

realidad, pero distinguibles desde el plano analítico<sup>3</sup>. Por un lado, la estrategia de la clase obrera tiene un carácter objetivo, en tanto el investigador puede conocerla mediante la reconstrucción empírica de los trayectos que muestran los sucesivos enfrentamientos que se dieron en un tiempo y un espacio definidos<sup>4</sup>. Por otro lado, sin por esto restarle sustento material, la estrategia de la clase obrera también está construida subjetivamente, en tanto que son los sujetos, portadores de distintos grados de conciencia, quienes en cada lucha se proponen metas y caminos para alcanzar ciertos objetivos, y para ello ensayan reclamos, organizaciones, acciones políticas, formulaciones ideológicas, se relacionan con otras clases sociales, etc. Ambos registros de estas proyecciones nacidas desde la clase obrera son los que nos proponemos analizar.

Para este fin tomamos la propuesta de Nicolás Iñigo Carrera, quien ha destacado que las estrategias que se dieron distintos sectores de la clase obrera en un momento determinado, donde siempre predomina una estrategia que guía al conjunto, pueden rastrearse a partir de la observación de los distintos enfrentamientos sociales en los que participaron los trabajadores. La estrategia es definida por el autor como el uso de encuentros (enfrentamientos) para alcanzar ciertos objetivos<sup>5</sup>. Esta afirmación se complementa con la premisa que postula que las clases sociales se van constituyendo como tales en los enfrentamientos sociales<sup>6</sup>. Partiendo desde esta perspectiva, en este documento de

<sup>3</sup> Nicolás Iñigo Carrera ha señalado que «cuando hablamos de estrategia podemos estar refiriéndonos a dos procesos distintos, aunque relacionados entre sí: 1) el que hace a los enfrentamientos que va librando una clase social y cuya meta puede conocerse observando esos enfrentamientos; 2) las distintas alternativas políticas que proponen a esa clase los distintos cuadros políticos que actúan en la sociedad, y que expresan los intereses de distintas clases o fracciones sociales», *La estrategia de la clase obrera -1936-*, Ediciones de las Madres de Plaza de Mayo, Bs. As., 2004, págs. 20 -21.

<sup>4</sup> «Se puede usar esta noción de estrategia, para comprender, en un proceso de lucha de clases, cuál es la estrategia que se está construyendo; al margen del grado de conciencia, conocimiento e intención de aquellos que la ejecutan. A partir del registro de una enorme cantidad de encuentros, como expresión de la lucha de clases, para otorgarles sentido es necesario saber qué carácter tienen esos encuentros, porque a partir de ello es posible establecer en la trayectoria, qué constituyen esos encuentros, cuál es la estrategia que se está expresando», Marín, Juan Carlos, *La noción de polaridad en los procesos de formación y realización de poder*, Bs. As., CICSO, 1981, pág. 62.

<sup>5</sup> Iñigo Carrera, N., op. cit., pág. 26.

<sup>6</sup> *Ibidem*, pág. 16. El autor recupera en esta afirmación al propio Carlos Marx: «La

trabajo me propongo avanzar en la investigación señalada a través del análisis de la huelga marítima de 1950.

Pero, ¿cómo estudiar la estrategia de la clase obrera analizando su devenir desde la observación de una fracción obrera? En la enunciación de la pregunta no podemos evadir que la preeminencia de una estrategia reformista en la clase obrera durante el gobierno peronista sólo puede definirse por medio del examen de la totalidad de las acciones que desarrollaron los trabajadores en aquel período. Sin embargo, consideramos que el proceso de construcción de la estrategia de la clase obrera debe ser entendido de manera dialéctica, en tanto que la estrategia dominante determina gran parte de las acciones particulares, mientras que al mismo tiempo el desarrollo particular en cada fracción obrera va determinando la estrategia general de la clase. Esta concepción nos permitió interesarnos por la forma en que diferentes proyecciones obreras del reformismo luchaban por imponer su perspectiva tanto al interior de cada uno de los gremios como hacia el conjunto de la clase.

En este sentido, cabe mencionar que el presente texto debe leerse como un complemento del estudio que realicé sobre la huelga frigorífica de 1950, donde también indagué sobre las formas en que distintos sectores de la clase obrera se proyectaron por medio de una estrategia reformista<sup>7</sup>. En aquel escrito, al reconocer proyecciones reformistas divergentes al interior de la fracción de obreros de la carne, señalábamos la pertinencia de distinguir entre un reformismo con dirección burguesa y un reformismo con dirección obrera<sup>8</sup>. La formulación en estos términos nos permitió

dominación del capital ha creado a esta masa una situación común, intereses comunes. Así pues esta masa es ya una clase con respecto al capital, pero aún no es una clase para sí. En la lucha (...) se constituye como clase para sí» (*Miseria de la Filosofía*, cap. II, punto 5).  
<sup>7</sup> Contreras, Gustavo Nicolás, «El peronismo obrero. La estrategia laborista de la clase obrera durante el gobierno peronista. Un análisis de la huelga de los trabajadores frigoríficos de 1950», en *Documentos y comunicaciones 2006*, PIMSA, Bs. As., 2007. Muchos de los argumentos expuestos allí no serán reiterados en esta ocasión, y aunque la lectura del presente artículo puede realizarse con independencia de aquel texto, recomendamos su visita a quien esté interesado en enmarcar la investigación en términos más amplios.

<sup>8</sup> «Desde mi perspectiva, en el primer caso hace de su prioridad el desarrollo del capitalismo nacional, posponiendo en ciertas circunstancias para su desarrollo la inclusión del conjunto del movimiento obrero, beneficiando sólo a una parcialidad del mismo. Esta estrategia, encabezada por la burguesía industrial y el sector industrialista del ejército, también encontró representantes en un sector obrero. En cambio el reformismo con dirección

trascender la mera distinción que resumió la acción gremial a su identificación o con el peronismo o con el antiperonismo. Sin espacio para retomar aquellas argumentaciones y sin posibilidades de describir las relaciones - sin dudas existentes - entre ambos conflictos, con el análisis de la huelga marítima de 1950 nos proponemos aportar un estudio de caso más, con el propósito de avanzar en su comparación y reconceptualización en un paso posterior de la investigación.

### La estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista.

Con acierto Nicolás Quiroga y Omar Acha han indicado que en la historiografía argentina el debate sobre la naturaleza reformista del peronismo no alcanza a madurar. Analizando la «normalización del peronismo» a través del rastreo de la influencia de una «tesis ejemplar», los autores demuestran cómo actualmente opera una reconstrucción historiográfica del reformismo peronista que lo considera una etapa sin dudas importante en la «democratización del bienestar», aunque ineludiblemente enmarcada en una continuidad secular, constante y ascendente, de integración al sistema existente de sectores antes excluidos. Pero a su vez aclaran que el hincapié hecho en la postulación del carácter reformista del peronismo fue en desmedro del camino analítico que podría dar cuenta de la radicalidad política que contenía una perspectiva reformista construida también por proyectos de «carácter plebeyo» y con objetivos de «igualación social»<sup>9</sup>.

Asumir el debate sobre la naturaleza reformista del gobierno peronista, entonces, necesariamente implica considerar también la estrategia

---

obrera pretende englobar a todos los trabajadores en la distribución de la riqueza y la incorporación al sistema institucional-político en el marco de la «ley pareja para todos» como condición básica de la construcción capitalismo nacional», *Ibidem*, pág. 88. El lector puede encontrar referencias sobre el tema en Marín, Juan Carlos, *Los hechos armados. Argentina 1973-1976. La acumulación originaria del genocidio*, PICASO/ La Rosa Blindada, Bs. As., 1996; Balvé, Beba y Balvé, Beatriz, *Acerca de los movimientos sociales y la lucha de clase*, Serie Análisis/teoría N° 14, CICSO, Bs. As., 1990; Saavedra, Alejandro, *Capitalismo y lucha de clases en el campo, Chile 1970 - 1972*, Comunicación Serie B N° 50, Alberto Corazón Editor, Madrid, 1975.

<sup>9</sup> «La normalización del primer peronismo en la historiografía argentina reciente», *Revista de Estudios Interdisciplinarios de América Latina*, Universidad de Tel Aviv, 2009. En prensa.

reformista de la clase obrera y evaluar su influencia en la concreción de ciertas políticas. Muchos autores han registrado una proyección reformista propia de los trabajadores en la etapa pre-peronista y en los orígenes del nuevo movimiento de masas<sup>10</sup>. Sin embargo, las perspectivas autónomas que se le reconocieron al movimiento obrero en el proceso de conformación del gobierno peronista fueron sentenciadas con la disolución del Partido Laborista y la «cooptación» por parte de Perón de la dirección de la CGT. A partir de estos hechos toda la acción obrera fue resumida a lo que disponía Perón. Así, su enunciado programa de capitalismo nacional independiente, como su tan mentado propósito de armonía entre las clases sociales, habrían impregnado la política reformista del peronismo de un contenido exclusivamente burgués. No es casual entonces que la mayoría de los trabajos sobre la relación entre la clase obrera y peronismo se constriñan a los orígenes del gobierno justicialista y su etapa anterior. En esta línea, luego de los hechos señalados, el dominio de Perón sobre los trabajadores sería total.

Partiendo de estas referencias, pocos autores se detuvieron en analizar las luchas que libró la clase obrera en aquellos años, y la mayoría de ellos estudió las resultantes institucionales del proceso (estado, sindicato, partido, ideología, alianzas de clases), destacando su tendencia a la verticalización, la burocratización y la centralización en manos de Perón. En lugar de abordar los conflictos sociales distinguiendo su génesis, desarrollo y resolución, y cómo a partir de la lucha se iban definiendo ciertas resultantes institucionales, se prefirió recorrer el camino inverso y estudiar las disposiciones que emanaban del mismo Perón y la forma en que recorrían una senda institucional descendente

<sup>10</sup> Murmis, Miguel y Portantiero, Juan Carlos, *Estudios Sobre los orígenes del peronismo*, Siglo XXI, Bs. As., 1971; Durruty, Celia, *Clase obrera y peronismo, Pasado y Presente*, Córdoba, 1967; Germani, Gino, «El surgimiento del peronismo: el rol de los obreros y los migrantes internos», *Desarrollo Económico* N° 51, Bs. As., 1973; Torre, Juan Carlos, *La vieja guardia sindical y Perón*, Sudamericana, Bs. As., 1990; Del Campo, Hugo, *Sindicalismo y peronismo. Un vínculo perdurable*, Clacso, Bs. As., 1983; Di Tella, Torcuato, *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Ariel, Bs. As., 2003; Horowitz, Joel, *Los sindicatos, el estado y el surgimiento de Perón 1930/1946*, EDUNTREF, Bs. As., 2004; Gaudio, Ricardo y Pilone, Jorge, «El desarrollo de la negociación colectiva durante la etapa de modernización industrial en la Argentina, 1935-1943», *Desarrollo Económico* N° 90, Bs. As., 1983; Iñigo Carrera, N., op. cit.; entre otros.

que ordenaba todo el cuerpo social. Se interpretó que las instituciones ordenaban el cuerpo social, pero no fueron vistas ellas mismas como resultado de un ordenamiento de lo social en constante redefinición, producto de las luchas entre fracciones de clases sociales por hacer que sus intereses prevalezcan en las instituciones.

Louise Doyon ha sido la primera en revisar esta visión dominante sobre el proceso, señalando que «la derrota del proyecto laborista ha sido interpretada como un hito que marca la interrupción de la historia del movimiento obrero organizado como actor social, una historia que habría sido retomada sólo después de la caída del régimen peronista». Afirma la autora que analizado el período de esta manera «no quedaría más alternativa que concluir que el Estado fue la fuerza propulsora de la empresa reformista después de 1945. Entretanto, la masa trabajadora, predispuesta psicológicamente a la relación paternalista, limitaría sus relaciones al reconocimiento de aquellos derechos sancionados por las autoridades y confiaría pasivamente en estas últimas para su ejecución»<sup>11</sup>. Partiendo de esta crítica a la manera en que fue interpretada la participación de los trabajadores en el peronismo y a la sobredimensionalización de la figura de Perón y del estado, la autora avanzó en el estudio de los conflictos sindicales ocurridos durante el gobierno peronista.

Lejos de la imagen de «pasividad», las luchas obreras del periodo nos abren las puertas para conocer mejor la participación de los trabajadores, su influencia real en el proceso y su devenir en su conformación como clase obrera. En el trabajo de Louise Doyon el lector descubre que la clase obrera estuvo «activa» durante todos aquellos años y que no fueron pocos los conflictos en los que participó<sup>12</sup>. Los hechos muestran

<sup>11</sup> Doyon, Louise, Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955, Siglo XXI, Bs. As. 2006, pág. 239.

<sup>12</sup> El trabajo de Louise Doyon es el más completo hasta el momento, dado que la autora sintetiza los conflictos más importantes ocurridos entre 1946-1955. También Walter Little («La organización obrera y el estado peronista, 1943-1955», Desarrollo Económico N° 75, Bs. As., 1979) y Scott Mainwaring («El movimiento obrero y el peronismo, 1952-1955», Desarrollo Económico N° 84, Bs. As., 1982), quienes realizaron estudios relevantes sobre la conflictividad de la época. De igual modo pueden encontrarse referencias sobre los mismos en los textos de Félix Luna (Perón y su tiempo, Bs. As., Sudamericana, 1984); Hugo Gambini (Historia del peronismo, Bs. As., Planeta, 1999); Rubens Íscar (Origen y

que hubo huelgas parciales y generales por rama de actividad, movilizaciones, manifestaciones, asambleas, comités de huelgas, boicots, trabajo a desgano y trabajo a reglamento. La armonía entre el capital y el trabajo enunciada discursivamente por Perón no pudo plasmarse en la realidad. Las instituciones propuestas por el estado para la integración de los trabajadores al sistema tampoco parecen haber sido invulnerables en su objetivo. Pero ¿qué expresaban aquellas luchas de la clase obrera?

Para responder esta pregunta es necesario profundizar los estudios sobre la participación de los trabajadores durante el gobierno peronista partiendo de visiones que observen el proceso desde la clase obrera. Este espacio descuidado en los últimos años comenzó a ser abordado por investigaciones que, desde estudios de caso, comenzaron a rescatar la experiencia concreta de los trabajadores en aquel período<sup>13</sup>. Muchos de estos textos se destacan tanto por la centralidad que cobra la clase obrera en el relato como por la importancia que toma la observación de sus luchas<sup>14</sup>. Este nuevo contexto en la historiografía se muestra

---

desarrollo del movimiento sindical argentino, Bs. As, Anteo, 1958); Orestes Confaloneri (Perón contra Perón, Bs. As., Antigua, 1956).

<sup>13</sup> Es interesante rescatar el marco en el que surgen estos trabajos. Lejos de la aseveración de la ideología dominante que en el último cuarto del siglo XX predicó la muerte de la clase obrera como sujeto histórico, los acontecimientos de fines de la década del '90 y los años subsiguientes en Argentina mostraron la impertinencia de esta afirmación. Las luchas de los trabajadores (ocupados y desocupados) y la pervivencia del peronismo parecen haber motivado la vuelta a su estudio y a la revisión de la relación entre el movimiento obrero y Perón. Esto se expresó de dos maneras. Por un lado, como primera reacción, se editaron en castellano y se reeditaron estudios clásicos sobre dicho tema (Murmis y Portantiero, [1971], 2002; Torre, [1990], 2003; Del Campo, [1983], 2003; Di Tella, 2003; Horowitz, 2004; Doyon, [1978] 2006). Nótese que sus años de edición son posteriores al 2001 (las negritas son mías). Por otro lado, en este mismo período nuevas investigaciones desde estudios de caso comenzaron a revisar y a complementar el conocimiento existente sobre el tema (ver cita siguiente).

<sup>14</sup> Ver Badalona, Laura, «Protestas y huelgas de los ferroviarios en Rosario durante el peronismo. Memoria y olvido»; ponencia presentada en las II Jornadas Interinstitutos de Formación Docente en Historia, Rosario, 2003; Guindi, Leticia, «La huelga de los trabajadores gráficos en 1949. Análisis particular de un conflicto gremial durante el peronismo»; ponencia presentada en las IX° Jornadas Interescuelas de Historia, Córdoba, 2003; Fernández, Fabián, «La huelga metalúrgica de 1954: formulación de un sistema de problemas», PIMS A 2004, Bs. As., 2004; Fernández, Fabián, La huelga metalúrgica de 1954, Centro Cultural de la Cooperación, Bs. As., 2005; Rubinstein, Gustavo, Los sindicatos azucareros en los orígenes del peronismo tucumano, UNT, Tucumán, 2005; Sánchez, Gabriela y Abraham, Carlos, «Huelga General. Salta, abril de 1949», Razón y Revolución N° 16, Bs. As., 2006; Contreras, Gustavo N., «Los trabajadores gráficos, la

propicio tanto para replantear la investigación del tema, para aportar un estudio de caso más como para proponer algunas líneas interpretativas.

## La «gran» huelga marítima de 1950.

En las páginas siguientes nos centraremos en la descripción y análisis de la huelga marítima de 1950. En su observación y conceptualización se persigue el objetivo de indagar el rol que cumplió y el lugar que ocupó esta fracción obrera en la construcción de la estrategia reformista que fueron adoptando los trabajadores en ese momento particular de su desarrollo que fue el gobierno peronista.

Llamativamente la huelga marítima de 1950 ha pasado casi desapercibida en los escritos sobre el período, hallándose sólo breves menciones al respecto. Esta ausencia llama la atención si se considera la magnitud que tuvo el conflicto y la importancia que le dieron los actores de la época. Ocurrida entre abril y agosto de 1950, la huelga marítima se enmarca en el ciclo de conflictos sindicales acaecidos entre 1949 y 1951, los cuales se desarrollaron en un contexto de creciente crisis económica y de polarización política, cobrando una notoriedad importante.

Pero no sólo se busca reconstruir un hecho descuidado por la

---

prensa y la política durante el peronismo», en Da Orden, María L. y Melon Pirro, Julio (compiladores),

Prensa y periodismo. Discursos, práctica, empresas (1943-1958), Editorial Prehistoria, Rosario, 2007; Contreras, Gustavo N., «El peronismo obrero...», op. cit.; Contreras, Gustavo N., «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; Schiavi, Marcos, La resistencia antes de la resistencia. Las huelgas metalúrgicas y las luchas obreras de 1954, El Colectivo, Bs. As., 2008; Izquierdo, Roberto, Tiempo de trabajadores. Los obreros del tabaco, Imago Mundi, Bs. As., 2008; Mengascini, Hugo, «Conflictos y huelgas ferroviarias durante el periodo peronista. El caso de los trabajadores peronistas de Tandil», ponencia presentada en las 3° Jornadas sobre la política en Buenos Aires en el Siglo XX, La Plata, 2008, en [www.historiapolitica.com](http://www.historiapolitica.com); Acha, Omar, Las huelgas bancarias en los tiempos de Perón y Frondizi, (1945-1962), Centro Cultural de la Cooperación, Bs. As., 2008; Nieto, Agustín «Conflictos obreros durante el peronismo. Mar del Plata, 1946-1948», ponencia presentada en las VII° Jornadas del Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2008; Fernández, Fabián, «El movimiento huelguístico de 1954», en PIMSA 2007, Bs. As., 2009; Contreras, Gustavo N. «Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: las huelgas de fines de 1950 y principios de 1951», en Cena, Juan Carlos (compilador), Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha, Monarefa-La nave de los locos, Bs. As., 2009.

historiografía, sino que a partir del estudio empírico de la huelga de 1950 se pretende avanzar en el análisis de la actuación de un gremio con dirección no peronista. Ello toma relevancia en tanto que no es mucho lo que se sabe al respecto, y en su indagación es posible reconsiderar ciertos conceptos preestablecidos sobre la actuación de los «sindicatos opositores», los cuales muchas veces son homologados a la posición sostenida por los partidos políticos antiperonistas, desconociendo así ciertas particularidades y características propias de la acción de los sindicatos que no se alineaban con el peronismo. Sobre este trasfondo, sostenemos que la estrategia de la clase no puede resumirse esquemáticamente a los lineamientos político-ideológicos de sus direcciones, debiendo ser entendida en un marco más amplio y a partir del conocimiento de su práctica concreta.

Observaremos entonces las prácticas concretas, y desde allí también será revisada la visión historiográfica que clasificó las huelgas o por sus móviles meramente económicos, o por sus fines de oposición política al gobierno. Las primeras fueron asociadas a los peronistas y las segundas a los anti-peronistas. Pero, más allá de su aproximación a ciertos aspectos de la realidad de la época, esta clasificación no hace justicia al proceso histórico real. Frente a esta bifurcación analítica, entonces, se privilegiará una mirada integral que aborde conjuntamente los aspectos económicos, organizativos, políticos e ideológicos que emergieron en aquella huelga. Del mismo modo, en su estudio se apreciará cómo en su desarrollo se involucraron de manera particular dependencias estatales, sindicatos, partidos políticos, organizaciones internacionales, publicaciones periódicas, etc. Todo ello es importante al momento de conocer la estrategia de la clase obrera y el proceso de su conformación como clase social.

## Breve estado de la cuestión.

Algunos textos académicos han destacado los conflictos ocurridos entre 1949 y 1951, aunque el caso de los marítimos ha recibido escasa atención. En este sentido, Samuel Baily señaló que en los últimos años del primer mandato de Perón las principales huelgas fueron realizadas por gráficos, azucareros, frigoríficos, marítimos, bancarios y ferroviarios. Para ejemplificarlas, por decisión metodológica, sólo desarrolló el caso

de los ferroviarios<sup>15</sup>. Del mismo modo Walter Little concluyó que los gremios que de alguna manera se oponían ideológicamente a Perón podían agruparse en cuatro categorías (oposición, sindicalismo, liberalismo y peronismo independiente), en las cuales el gremio marítimo no recibió tratamiento, aunque fue asimilado a la «oposición liberal» de la Fraternidad en una nota al pie de página<sup>16</sup>. Llamativamente la misma ausencia se nota en el trabajo más completo sobre el tema, donde Louise Doyon apenas menciona la huelga marítima<sup>17</sup>. Asimismo, Hugo Gambini no da cuenta del caso al reseñar los conflictos sindicales del periodo<sup>18</sup>. Por su parte, Torcuato Di Tella, Rubens Íscar, Félix Luna y Orestes Confaloneri le dedican exiguas líneas<sup>19</sup>.

¿Cómo se explica esta ausencia? Una primera respuesta podría aludir a la poca significación de la huelga. Sin embargo, lejos estuvo de haber sido así. Los trabajadores marítimos desempeñaban su actividad en un sector de suma importancia en la economía argentina. Su actividad huelguista por más de cuatro meses, junto a su repercusión internacional, se tornaron una preocupación de primer orden para el gobierno, quien por todos los medios intentó quebrar el movimiento<sup>20</sup>. Una segunda respuesta posible sobre este bache nos lleva al terreno de los «comportamientos ideológicamente determinados». Haber ubicado a los trabajadores marítimos entre los opositores a Perón se tradujo en que su huelga fue una acción esperada, ‘natural’, que no necesitaba explicación por su «obvedad», restándole importancia a su estudio.

El posicionamiento institucional - político antiperonista del Partido Comunista, del Partido Socialista y de la Unión Cívica Radical, compartido también por los apartidarios anarquistas y *sindicalistas*, en gran medida ha determinado la mirada historiográfica sobre el comportamiento de los

gremios dirigidos por ellos durante el gobierno peronista. En esa lectura del proceso han sido destacadas tanto su intransigencia frente a un aparato estatal considerado «fascista», como su militancia política contra el gobierno. Sin embargo, la realidad sindical dista en algunos aspectos de esta imagen. Es sabido que desde sus orígenes el peronismo atrajo a gran cantidad de gremialistas socialistas y *sindicalistas* (y en menor medida anarquistas y comunistas) con su política laboral. Aquel fue sin dudas un momento donde las identidades y tradiciones sindicales estaban en un proceso de fuerte redefinición. El conocimiento de la compleja realidad de la oposición sindical durante el peronismo, entonces, sigue siendo eludido al ser directamente homologada esta última a las posiciones de la dirigencia partidaria antiperonista. De igual modo, poco se sabe sobre la acción concreta de los distintos sindicatos, ya que la misma ha sido considerada esquemáticamente en tanto si se alineaban con los opositores o si se subordinaban al gobierno. Salvo contadas excepciones, no se han abordado las zonas grises ni las contradicciones por las que atravesaba la clase obrera en esa coyuntura. Indagar esta falencia en el conocimiento de las ciencias sociales nos permite revisar varios supuestos implícitos de los estudios sobre la relación clase obrera - peronismo.

La siguiente investigación pretende demostrar que para conocer la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista no es suficiente con clasificar cuáles sindicatos se alineaban con el peronismo y cuáles con el antiperonismo. Es necesario complementar esta distinción con el análisis de los objetivos que perseguían en ese alineamiento y qué prácticas concretas resultaron de ello. Los límites explicativos que en ciertos puntos apareja la sola diferenciación peronismo- antiperonismo para caracterizar un sindicato nos llevaron a estudiar la estrategia de la clase obrera como algo más amplio<sup>21</sup>. Esta perspectiva analítica se

<sup>15</sup> Baily, Samuel, Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina, Hyspamérica, Bs. As., 1986.

<sup>16</sup> El autor toma los casos de ferroviarios, frigoríficos, gráficos y bancarios; op. cit.

<sup>17</sup> La autora aborda, para el periodo 1949-1951, las huelgas de azucareros, frigoríficos, gráficos, bancarios y ferroviarios. Doyon, L., op. cit.

<sup>18</sup> Para los años que van de 1949 a 1951, cita y desarrolla, aunque escuetamente, los conflictos de bancarios, gráficos y ferroviarios, op. cit.

<sup>19</sup> Di Tella, T., op. cit.; Íscar, R., op. cit.; Luna, F., op. cit.; Confaloneri, O., op. cit.

<sup>20</sup> Franz Bayer, trabajador del gremio, recuerda que los marítimos, con el pasar de los años, se referían a ella como «la gran huelga». Entrevista del autor, 19/05/2007.

<sup>21</sup> En el estudio de los conflictos del gremio de la carne intenté recuperar en toda su dimensión cómo el sindicato, si bien apoyó al gobierno peronista desde sus orígenes e incluso se reconocía peronista, lejos estuvo de subordinarse y mantuvo su posición propia en torno al nivel salarial, las condiciones de trabajo, el funcionamiento de la comisión paritaria de la industria de la carne, el cumplimiento de los convenios colectivos, el tipo de organización sindical y el rol del Ministerio de Trabajo, lo cual lo llevó también a enfrentarse con el gobierno en el plano político e ideológico. Contreras, Gustavo N., «El peronismo obrero...», op. cit.

presenta más adecuada para entender el caso de los marítimos, el cual mostró su complejidad cuando cierto apoyo a la política laboral del gobierno entró en tensión con la filiación no peronista de la dirección sindical del gremio.

Por otra parte, retomando la discusión sobre «la naturaleza reformista del gobierno peronista», la indagación del caso cobra relevancia si se consideran los aportes realizados por Hugo del Campo. En su investigación el autor, entre uno de sus objetivos, «se propuso rastrear en la tradición *sindicalista* el origen de algunas características del movimiento obrero argentino que se desarrollaron en la década del '30 y que contribuyeron a la configuración del sindicalismo peronista»<sup>22</sup>. Y aclara «...traté de rastrear en su historia algunas tendencias que facilitaron su vinculación con el peronismo: burocratización, reformismo pragmático, apelación al arbitraje favorable del estado; apoyo político a quien sostuviera sus reivindicaciones; desconfianza y hostilidad frente a los partidos obreros... Encontré sobre todo estas tendencias en el seno de la corriente *sindicalista*. [...] Creo que esas actitudes prepararon el terreno para que muchos dirigentes sindicales respondieran favorablemente a las propuestas de Perón como antes habían buscado el apoyo de Yrigoyen o de Ortiz.»<sup>23</sup>.

Del Campo afirma que el *sindicalismo*, como corriente reformista, desarrolló características que perdurarían y que de alguna manera estarían presentes en el sindicalismo peronista. Llamativamente el gremio marítimo fue uno de los máximos exponentes de la orientación *sindicalista*. Sin embargo su filiación no peronista parecería contradecir de alguna manera su hipótesis. El estudio de la huelga marítima de 1950, entonces, nos permitirá también avanzar en la precisión de lo que en primera instancia se muestra como una contradicción.

### Antecedentes organizativos del gremio marítimo

Los puertos cobraron un lugar de primera importancia en el modelo agro-exportador de la Argentina de fines del siglo XIX y principios del

XX. Su funcionamiento era vital para la economía nacional. Las crecientes actividades exportadoras e importadoras, junto a las tareas relacionadas a ello, desarrollaron notablemente el sector. Las burguesías locales y extranjeras obtenían cuantiosos beneficios<sup>24</sup>, mientras que el revés de la moneda mostraba que las condiciones de trabajo en los puertos, los talleres y los barcos eran duras, tanto por las propias características de las tareas como por las extensas jornadas y las malas condiciones laborales. Esta realidad estimuló los primeros pasos organizativos por parte de los trabajadores.

En los puertos actuaban por lo menos tres grandes gremios. Por un lado, los *marítimos* agrupaban a todo el personal embarcado, desde los capitanes hasta los marineros, cocineros y camareros. Por su parte, los *portuarios* congregaban principalmente a los estibadores, quienes se ocupaban de la carga y descarga de las embarcaciones. Por último encontramos a los *constructores navales*, quienes se dedicaban a la construcción y reparación de los distintos tipos de barcos, siendo esta última tarea predominante<sup>25</sup>. A los fines de este artículo mi interés se centrará en la evolución de los marítimos, ya que éstos protagonizaron la huelga de 1950, aunque en aquella lucha recibieron la solidaridad de los otros dos gremios.

Desde sus orígenes, a principios del siglo XX, los trabajadores marítimos recibieron la influencia del anarquismo y el sindicalismo revolucionario, y en menor medida del socialismo. El llamado que las dos primeras corrientes hacían a la acción directa, su perspectiva revolucionaria y una valoración positiva de la violencia obrera, tuvieron buena recepción en un sector donde la patronal estaba poco dispuesta a negociar, que reprimía todo intento de organización o de reivindicación obrera y que en esa actitud era secundada por el gobierno y la policía. Incluso la patronal recurría con frecuencia a fuerzas de choque de

<sup>22</sup> Del Campo, H., *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Siglo XXI, Bs. As., 2005. pág. 25.

<sup>23</sup> *Ibidem*, pág. 15.

<sup>24</sup> Ver Caruso, Laura, «La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre de 1916» en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* N° 1, Mar del Plata, 2008. Entre todas las empresas se destacaba la compañía de Nicolás Mihanovich, que controlaba la mayor parte de la actividad.

<sup>25</sup> Para más información sobre este gremio ver Callelo, Hugo, Murmis, Miguel y Marín, Juan Carlos, «Un sindicato de tradición artesanal», en *Di Tella, Torcuato* (compilador), *Estructuras sindicales*, Nueva Visión, Bs. As., 1969.



civiles y agrupaciones de rompehuelgas, lo cual originaba enfrentamientos con los trabajadores sindicalizados, que no pocas veces terminaban a punta de cuchillo o a los tiros. En este escenario, la posición intransigente de los patrones y el gobierno fue respondida con intransigencia por el movimiento obrero del puerto.

Las condiciones adversas que enfrentaban los marítimos para la organización obrera tenían una contraparte que marcaba también su potencialidad. Señala Torcuato Di Tella que en el gremio marítimo había una fuerte «comunidad ocupacional», dada por la vida en los barcos que implicaba una convivencia que a veces duraba meses, y que en muchos casos se extendía a los lugares de residencia, generalmente ubicados alrededor de los puertos<sup>26</sup>. De esta manera, la propia actividad creaba relaciones de unidad, solidaridad y organización. Desde el capitán hasta el último marinero debían trabajar en conjunto, coordinados y ordenadamente. En el barco todos dependen de los otros tripulantes para poder desarrollar la actividad y en algunos casos hasta para sobrevivir. «Posiblemente esto hacía que hubiera más tolerancia entre gente de diversas ideologías»<sup>27</sup>. Aunque es necesario destacar que también se daban conflictos entre los distintos oficios, tanto por cuestiones de jerarquía como por cuestiones de delimitación en la distribución de tareas, así como por temas sindicales, políticos e ideológicos. La multiplicidad de oficios que intervenían en la actividad marítima fue sin dudas un punto controvertido en la organización sindical del gremio. Sin

<sup>26</sup> Di Tella, op. cit., pág. 245. Cita Oscar Troncoso: «un barco no es una fábrica o un taller –afirmó Martín S. Casaretto-. En él conviven durante muchos días los distintos individuos que forman su tripulación. Allí comen y duermen; allí pasan sus horas de descanso; allí, las querellas, las diferencias en el trabajo, los incidentes diversos que pueden ocurrir, no hallan esa puerta de desahogo que para el obrero de tierra significa la salida del taller y el contacto con otro ambiente y otra gente», *Fundadores del gremialismo obrero/1*, CEAL, Bs. As., 1983, Pág. 78. Joel Horowitz considera que también los ferroviarios son una comunidad ocupacional, la cual define a través de Graeme Salaman como «una relación particular entre el trabajo y el resto de la vida [...]. Los integrantes de las comunidades ocupacionales están de tal modo influidos por su trabajo, que su vida entera fuera de éste se halla impregnada de las relaciones, intereses y valores desarrollados en él... Construyen su vida sobre la base de su trabajo; sus compañeros de tarea son sus amigos cuando la tarea termina, y sus intereses y actividades en los momentos de ocio giran en torno al trabajo»; citado en «Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1922-1943)», *Desarrollo Económico* N° 99, Bs. As., 1985.

<sup>27</sup> Di Tella, op. cit.

poder obviarlos ni disolverlos, de todos modos los trabajadores de los múltiples oficios fueron encontrando en la forma federativa la mejor opción para avanzar en la organización sindical de la rama de actividad.

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 FORA<sup>28</sup>. 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>29</sup>. Sobre esta base se creó la Liga Obrera Naval Argentina. En 1910, la LONA impulsó una huelga exitosa, pero no pudo sobrevivir a ella<sup>30</sup>. Inmediatamente foguistas y marineros volvieron a unirse fundando la Federación Obrera Marítima (FOM), bajo la dirección de Francisco García y orientada por una mezcla de anarquismo moderado-organizador y sindicalismo revolucionario.

La FOM pronto se convirtió, junto a los ferroviarios, en la vanguardia del movimiento obrero argentino. La importancia de los transportes en el modelo agro-exportador no sólo les permitía incrementar su masa de afiliados y acumular fuerza a partir de la posibilidad de paralizar el circuito económico nacional mediante huelgas y boicots, sino que en su estructuración abarcaban un amplio territorio, situación que hicieron valer no sólo para construir un sindicato de escala nacional sino también para desarrollar la organización de otros gremios y de las centrales obreras. Así, los marítimos estimularon y apuntalaron la sindicalización de los hacheros de La Forestal,

<sup>28</sup> El Vº Congreso de la FORA declaró que la organización perseguía como finalidad la construcción del comunismo anárquico, provocando la reacción de las corrientes obreras que aún perteneciendo a la central sindical no se reconocían en esta perspectiva político – ideológica o que priorizaban la lucha unitaria en el plano gremial. Ver Contreras, Gustavo N., «Violencia, métodos de lucha, organización y revolución. Perspectivas y discusiones internas del anarquismo argentino a fines del siglo XIX y principios del XX», en VIº Jornadas de Exposición de Trabajos de Estudiantes, UNMDP, octubre de 2005.

<sup>29</sup> Troncoso, op. cit., pág. 78.

<sup>30</sup> La LONA se disolvió porque su secretario general, Juan Colmeyro, fue acusado de recibir un soborno por parte de los capitalistas navieros y de «ser confidente policial». Poco después pagaría estas acusaciones con su vida. Troncoso, op. cit., pág. 81; y Di Tella, op. cit., pág. 251.

los obreros de las fábricas de tanino de Las Palmas, los yerbateros misioneros, los estibadores de los puertos del interior, entre otros. Incluso fueron varias las huelgas y los boicots declarados en solidaridad con otros gremios, como sucedió en los casos de frigoríficos y ferroviarios en 1917 y con los trabajadores de la Forestal en 1921.

Esta práctica de solidaridad sería reconocida por el proletariado argentino, y la importancia de la FOM tomaría un primer plano en el IX° Congreso de la FORA, en 1915. Éste fue hegemonizado por la FOM y presidido también por Francisco García. Pero en esta coyuntura su orientación se fue alejando de las luchas maximalistas del «todo o nada», valorando tanto las conquistas meramente gremiales como la intervención del estado en los conflictos entre el capital y el trabajo<sup>31</sup>. 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>32</sup>. Obteniendo un resultado exitoso, inauguró así una tradición de diálogo y negociación con el estado que se fue acentuando con el correr de los años<sup>33</sup>. La huelga revolucionaria dejaba

<sup>31</sup> Señala Samuel Baily que «la importancia de la posición apolítica de la FORA IX residía en que, por primera vez, una federación sindical argentina aspiraba a ser una auténtica organización nacional, representativa de todas las facciones políticas y de todas las regiones del país». A su vez, el autor considera que la corriente sindicalista no sólo fue la primera en aceptar favorablemente el arbitraje del estado y en defender las conquistas meramente gremiales, sino que también avanzó en introducir el nacionalismo en la clase obrera. En este sentido considera que la predisposición de Yrigoyen hacía ciertos sectores del movimiento obrero organizado «fomentó nuevas e importantes actitudes sindicales para el desarrollo del nacionalismo argentino», op. cit., pág. 49.

<sup>32</sup> Ver Caruso, op. cit. 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 Yrigoyen. En un trabajo posterior Caruso estudió específicamente la actuación del estado respecto al movimiento obrero marítimo a partir del análisis del Departamento Nacional del Trabajo. Ver «Estado y trabajo marítimo: el Departamento Nacional del Trabajo y su acción en el puerto de Buenos Aires, 1907 – 1921», en Revista de Estudios Marítimos y Sociales N° 2, Mar del Plata, 2009.

<sup>33</sup> La FOM logró aumento salarial, jornadas laborales de 8 y 9 horas según la especialidad, reconocimiento de feriados y mejoramiento en las condiciones de trabajo. «Pero el logro más significativo de la huelga general y su reforzamiento a través de la huelga parcial fue el control logrado por la FOM, a través de los oficiales de cada sección, de cuyas sociedades sindicales eran aliados, en la contratación de personal, un logro fundamental que a su vez implicó el fortalecimiento y consolidación de la organización sindical marítima, logrando altos niveles de sindicalización entre los trabajadores de la actividad», Caruso, op. cit., pág. 31.

lugar a la huelga reivindicativa, y en este camino se afianzaba una estrategia reformista en esta fracción de la clase obrera, que dos décadas más tarde sería hegemónica en el movimiento obrero.

Sobre esta nueva articulación Hugo Del Campo señaló que «dos factores facilitaban el acercamiento entre Yrigoyen y los *sindicalistas*. Por un lado, la común rivalidad de ambos frente al PS: si a Yrigoyen le interesaba consolidar la dirección *sindicalista* de los gremios como barrera contra el avance de la influencia socialista, a los *sindicalistas* no les preocuparía que los obreros votaran por un gobierno que se mostraba dispuesto a apoyarlos en lugar de hacerlo por sus rivales en el campo gremial. Por otro lado, como hemos dicho, la orientación crecientemente pragmática y economicista de los *sindicalistas* hacía que no dudaran en dejar de lado viejos principios si, con la ayuda que les ofrecía el estado, podían obtener más fácilmente sus reivindicaciones»<sup>34</sup>.

Desde 1916 a 1924 la FOM vivió su mejor época. Los resultados positivos de su perspectiva la convirtieron en el brazo fuerte de la FORA IX° 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 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, patrones de lanchas, oficiales, baqueanos, prácticos, comisarios navales, radiotelegrafistas) junto a quienes realizaban oficios menos calificados (marineros, foguistas, conductores, cocineros, mozos).

Luego de varios conflictos este bloque fue quebrado en 1924. Las diferencias entre las organizaciones de oficiales y tripulantes emergieron y la FOM fue derrotada 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>35</sup>. Según

<sup>34</sup> Del Campo, Hugo, op. cit., págs. 42 y 43. Nótese que para referirse al sindicalismo revolucionario Del Campo opta por suprimir el segundo término, remarcando así su práctica reformista.

<sup>35</sup> Con anterioridad la empresa Mihanovich había impulsado la Sociedad Protectora del

Di Tella, en ésta, 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 más grande y significativa del puerto, la UOM recibía constantemente denuncias de amarillismo<sup>36</sup>. La dispersión y las dificultades organizativas que sufría la FOM, junto a la instauración de un régimen político excluyente y represivo en 1930, le dieron aire en el gremio a las corrientes más radicalizadas e individualistas del anarquismo, aunque por un corto intervalo<sup>37</sup>.

### La reorganización del gremio y los orígenes del peronismo.

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<sup>38</sup>, impulsó un Comité Mixto para coordinar actividades con entidades autónomas y de oficiales, respondiendo de alguna manera a la tendencia de la época de formar sindicatos únicos por industria. El

---

Trabajo Libre (SPTL), al frente de la cual se encontraba el citado Juan Colmeyro. Ver Caruso, op. cit.

<sup>36</sup> Di Tella, op. cit.

<sup>37</sup> Juan Antonio Morán, quien fuera dos veces secretario general de la FOM, pertenecía al grupo de «anarquistas expropiadores». Comenta Osvaldo Bayer que era «el prototipo de dirigente anarquista de acción» y que cuando dirigía huelgas, éstas se caracterizaban por su singular violencia. «Y ese dirigente sindical que durante el día presidía asambleas, o discutía con representantes patronales, por la noche se encontraba con aquellos [los expropiadores] y le parecía lo más natural planear asaltos o atentados con bombas y salir luego a llevar a cabo lo planeado». El mismo Morán, 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, Bs. As., 2003.

<sup>38</sup> Fue secretario general de la FOM desde 1933 hasta 1945, y secretario general de la USA desde que se refundó en 1937 hasta 1942, cuando dejó el cargo por la dirección de la caja de jubilaciones de los marítimos. Investido de este cargo formó parte del Consejo Asesor del Instituto Nacional de Previsión Social reorganizado por la Secretaría de Trabajo dirigida por Perón. Esta participación fue criticada por los más enconados opositores al peronismo. Marinelli, junto a Luís Gay y otros, se enrolaba en la línea más pragmática del sindicalismo, que se diferenciaba de la más ideológica de Sebastián Marotta y demás. Ver Di Tella, op. cit. pág. 256.

intento unitario recobró fuerza con las perspectivas favorables que encontraron los sindicatos con el advenimiento del peronismo<sup>39</sup>.

En la nueva coyuntura peronista y con una tendencia general a formar sindicatos por rama de actividad, en junio de 1946 la FOM participó en tratativas de unidad con la UOM y con otras cuatro entidades de trabajadores calificados del área. De este núcleo inicial se organizó una Comisión Intersindical de Unidad Marítima (CIUM), cuyo objetivo era formar una Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA) que incluyera a todos los marítimos citados (administrativos, profesionales y tripulantes) en su seno e invitara a participar a portuarios y navales. Para evitar trabas se postergó la decisión de adherir a la CGT peronista o a la USA *sindicalista*.

Relacionando las características laborales del sector con su programa de construcción sindical, la CGGMA señalaría su prioridad de lograr la unidad del conjunto de los trabajadores marítimos: «La tripulación de un buque la forman la oficialidad, la maestranza y la marinería. **Todos** firman un rol para desempeñar determinada función, pero en la vida diaria del buque forman un **todo** único e indivisible. **Todos** dependen de **todos**. A bordo no hay supernumerarios. **Todos** son felices cuando el capitán puede asentar en su diario de navegación «sin novedad». **Todos** sufren, pero todos luchan contra los elementos cuando estos acometen a la embarcación. **Todos** ofrecen su vida sin preguntar por qué en defensa de su buque. Llegados a puerto **todos** tienen el mismo anhelo: el hogar. Coloque este aspecto de la vida de abordo en el plano sindical y verá Ud. claramente qué es la CGGMA. Somos nosotros, los mismos de abordo, defendiendo una misma nave; con el mismo ideal: que llegue a puerto seguro para la felicidad del hogar»<sup>40</sup>.

Para lograr la unidad proclamada, los dos gremios principales (FOM y UOM) debían disolverse fusionándose en una nueva entidad denominada Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), que debía representar a los 70.000 marítimos del país y confederarse en la CGGMA<sup>41</sup>. En

<sup>39</sup> Ver Doyon, Louise, «La organización del movimiento sindical peronista 1946-1955»; Desarrollo Económico N° 94, Bs. As., 1984.

<sup>40</sup> Informativo N° 1, CGGMA, 27/5/1950. Las negritas son del original.

<sup>41</sup> Las tratativas de unidad de la CIUM eran presididas por Antonio Aguilar, y realizadas junto a Manuel Pardo y Juan Carlos Bronzini de la FOM y Cosme Gjivoje y Antonio Campos

noviembre de 1947 se realizó dicho congreso de unidad, donde se creó definitivamente el SOMU, el cual tuvo como sede el local de la ex FOM (Necochea 1133). Las direcciones del SOMU y la CGGMA quedaron en manos de los militantes de la ex FOM, encabezados por Antonio Aguilar<sup>42</sup>. La reestructuración organizativa del gremio era acompañada por la continuidad del elenco dirigente anterior.

Con este trasfondo, 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. Pero antes de que se iniciara el congreso de la UOM, previsto para febrero de 1948, sus dirigentes, invocando una orden de la CGT, argumentaron que la Unión no podía vincularse a la CGGMA. Su posición minoritaria y subordinada en el nuevo organismo enmarcaba tal decisión. 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 modos se afilió al SOMU, sin hacer caso de las decisiones que venían de las oficinas de la UOM y la CGT<sup>43</sup>. Se avanzaba así en la organización unitaria del gremio.

Los dirigentes de la CGT también se oponían a ciertos principios de la tradición *sindicalista*, que desentonaban con las nuevas posibilidades que se abrieron para los trabajadores con el gobierno peronista. Para muchos cegetistas era difícilmente aceptable la cláusula que reglamentaba que los puestos directivos de las nuevas entidades serían incompatibles con cualquier candidatura en los partidos políticos. Para la CGT esto

contrariaba la creciente participación que los trabajadores tenían en la dirección del Partido Peronista, las bancas legislativas y los ministerios. De este modo, mientras los cegetistas transitaban hacia una integración de las direcciones sindicales en la actividad política y gubernamental, con las crecientes cuotas de poder que ello significaba, los *sindicalistas* proponían circunscribir su esfera de actuación a las necesidades gremiales del sector, apostando a potenciar la organización con la unificación de trabajadores de distintas tendencias ideológicas.

Haciendo caso de su orientación *sindicalista*, el SOMU, por ejemplo, especificaba en su declaración de principios que en el sindicato habría exclusión de temas ideológicos, religiosos y políticos. Esta definición, sin embargo, no negaba el papel del estado como un aliado deseable para la resolución de los problemas laborales. Así lo expresaban en un artículo titulado «Políticos en los sindicatos, no!... Pero sectarios tampoco»: «había que darse cuenta de que la intervención del estado en los conflictos obreros es una realidad en todo el mundo, pero no por ello podía decirse que el sindicalismo es un rebaño en esos países. Partir del punto de que aceptar la intervención del estado es renunciar a los principios sindicales es un juicio deformado por la pasión»<sup>44</sup>. Señala Di Tella que la experiencia de este gremio es un caso muy peculiar, ya que muy unido por características laborales y con larga experiencia de lucha, mantuvo su independencia por largos años, en una convergencia entre antiguos militantes que rechazaban al nuevo movimiento de masas, y otros que adherían a él<sup>45</sup>.

La dirección de la CGGMA, pese a no ser peronista y no afiliarse a sus organizaciones a la CGT, estaba dispuesta a convivir con los trabajadores justicialistas y el gobierno de Perón. En la revista *Congregar*, órgano de la CGGMA, «aparecían ocasionalmente fotos de Perón y artículos que elogiaban la labor de ciertas reparticiones del Estado, aunque sin caer en la propaganda oficialista, al menos explícita»<sup>46</sup>. Reafirmando esta

de la UOM. Di Tella, op. cit., págs. 253- 254.

<sup>42</sup> Aguilar sucedió 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», op. cit., pág. 252. Aguilar era acompañado en la dirección por Humberto Cavigliani, Manuel Pardo, Juan Carlos Bronzini, Pedro Rufino Velázquez y Manuel Gallardo.

<sup>43</sup> Di Tella, op. cit. Comenta el autor 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 Dodero (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 «. Según Di Tella, ambos dirigentes ubicaron como interventores del gremio primero a Graciano Saldain (tranviario), y luego a Juan José Perazzolo (ferroviario), los cuales fueron seguidos por José Timbraos (marítimo español con escasa trayectoria en el gremio).

<sup>44</sup> Di Tella, op. cit. pág. 256.

<sup>45</sup> Osvaldo Bayer, quien trabajó en el gremio desde los seis meses anteriores al inicio de la huelga hasta que fue despedido por tomar parte activa en ella, recuerda el predominio de la identidad peronista entre los trabajadores menos calificados, los cuales en su mayoría provenían del interior (Corrientes, Misiones, Entre Ríos y Santa Fe, principalmente). Entrevista del autor, 19/05/2007.

<sup>46</sup> Di Tella, op. cit.

intención de convivencia en enero de 1945, Aguilar -en representación de la FOM- había participado junto con la UOM en la firma de un Convenio Colectivo de Trabajo Marítimo y Fluvial en la Secretaría de Trabajo y Previsión. Aunque por este acto tuvo que defenderse de los sectores más doctrinarios que lo acusaban de «colaboracionista».

La clase obrera, el gobierno peronista y la coyuntura del conflicto.

El gobierno peronista le permitió al movimiento obrero hacer hegemónico el modelo organizativo por rama de actividad económica que se venía desarrollando en la etapa anterior. De esta manera los sindicatos por oficio iban siendo integrados en organizaciones nacionales únicas por industria y estructurados de manera centralizada, lo cual aumentaba su poder de negociación. Pero, mientras los gremios con este tipo de organización lograban crecientemente la satisfacción de sus demandas, el gobierno apostaba a dominar estas estructuras masivas, unificadas y centralizadas para implementar su propia política y apuntalar su hegemonía. En este punto se daba su alianza, sin por ello borrar sus perspectivas diferentes.

Los trabajadores obtuvieron importantes beneficios económicos, políticos y sociales durante el gobierno peronista. Entre 1944 y 1950 la remuneración del trabajo aumentó del 44.8% al 56.4%, la tasa de explotación pasó del 123% al 76.5% y la masa de ganancia disminuyó del 55.2% al 43.3%<sup>47</sup>. Esta situación se sustentaba en un esquema económico basado en el mercado interno y la industrialización por sustitución de importaciones que permitió, en los primeros años, un crecimiento anual del PBI del 8%<sup>48</sup>. Para el funcionamiento de este esquema el estado potenciaba el consumo interno a través de la distribución de la riqueza, sistema que aceptaba utilizando las reservas acumuladas en el Banco Central. Louise Doyon, sin embargo, ha señalado que «las concesiones del período 1946-1948 eran más un

<sup>47</sup> Peralta Ramos, Mónica., *acumulación del capital y crisis política en Argentina (1930-1974)*, Siglo XXI, México, 1978, pág. 33.

<sup>48</sup> Gerchunoff, Pablo y Antúnez, Damián, «De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo», en Juan Carlos Torre (editor), *Los años peronistas*, Colección Nueva Historia Argentina, Tomo VIII, Sudamericana, Bs. As., 2002.

reconocimiento del poder político de la clase trabajadora que del nivel productivo de la industria nacional»<sup>49</sup>.

Las condiciones favorables que transitó la clase obrera en los orígenes del peronismo, sin embargo, no se mantuvieron en el tiempo. En este sentido, la huelga marítima de 1950 se desarrolló en un contexto particular. Desde fines de 1948 comenzó una creciente crisis económica producto del agotamiento de las reservas del Banco Central y el desmejoramiento de los términos del intercambio, lo cual repercutió en el mercado interno en forma de inflación<sup>50</sup>. La consecuente tendencia decreciente de los salarios reales inquietó a los trabajadores, que en muchos casos tomaron medidas para mantener ciertas posiciones adquiridas. Pero a diferencia de las huelgas ocurridas entre 1946-1948, que contaron con cierta benevolencia del gobierno, las ocurridas entre 1949 y 1951 fueron desestimuladas y/o reprimidas. Si en un primer momento los trabajadores pudieron avanzar en su estrategia reformista en consonancia con el gobierno, con el cambio de coyuntura ciertas iniciativas obreras encontraron su rechazo.

En ese contexto signado por la creciente crisis económica también se profundizaría la polarización política entre el peronismo y el antiperonismo<sup>51</sup>, llevando al gobierno tanto a aumentar la ofensiva contra la oposición como a cerrar filas a su interior, recortando la posibilidad de ciertos apoyos que mantenían una relativa autonomía sindical y política<sup>52</sup>. El gobierno se proponía consolidar aún más su vínculo con la clase obrera, ya que ésta era su principal fuerza de apoyo. Recíprocamente, un sector del movimiento obrero confluyó en esta iniciativa y apostó por defender, en primera instancia, a un gobierno que

<sup>49</sup> Doyon, Louise, «Conflictos obreros durante el régimen peronista, 1946-1955», *Desarrollo Económico* N° 67, Bs. As., 1977.

<sup>50</sup> Ver Gerchunoff, P., y Antúnez, D., op. cit.; y Peralta Ramos, M., op. cit.

<sup>51</sup> La polarización de las posiciones políticas se acentuó luego de la reforma de la Constitución Nacional en 1949, cuando las fuerzas antiperonistas retiraron sus congresales constituyentes antes de la aprobación de la Carta Magna, apoyaron las acciones de huelga y por dos veces intentaron un golpe de estado. Estas actitudes tenían la intención de menoscabar la legitimidad del gobierno.

<sup>52</sup> Moira Mackinnon (*Los años formativos del Partido Peronista, 1947-1950*, Siglo XXI/ITDT, Bs. As., 2002) y Oscar Aelo («Auge y caída de un elenco gobernante: la gobernación de Mercante en la provincia de Buenos Aires, 1946-1951», *Desarrollo Económico* N° 174, Bs. As., 2004) ven este proceso a través del estudio del Partido Peronista.

consideraba propio, aunque para ello fuera necesario resignar ciertas conquistas gremiales y forzar la organicidad de ciertas fracciones sindicales que mantenían su independencia del gobierno. En este sentido, la unificación y centralización que potenciaron el protagonismo del movimiento obrero en los orígenes del peronismo cambió de signo cuando la dirección de la CGT asumió la defensa y el sostenimiento del gobierno como su prioridad. Las estructuras sindicales de la central obrera se ponían en función de los objetivos político-gubernamentales de la hora para sostener la hegemonía peronista.

Esta orientación de la dirección de la CGT, de todos modos, no le aseguraba al gobierno el control monolítico del movimiento obrero y tampoco le posibilitaba evitar los conflictos entre el trabajo, el capital y el estado, aunque sin dudas le sumaba un recurso organizativo fundamental para enfrentar situaciones conflictivas en el mundo del trabajo.

Puntualizando sobre este eje conflictivo, merece ser mencionado que en aquel entonces el estado era el principal propietario de embarcaciones, producto de la profundización de la nacionalización de puertos y flotas iniciada en 1941 y afianzada con el golpe de estado de 1943. En este camino, en mayo de 1949, el estado había comprado la totalidad del paquete accionario de las empresas de los hermanos Dodero, herederos de la firma Mihanovich, quienes poseían la mayor cantidad de barcos en los puertos argentinos<sup>53</sup>. Las políticas de nacionalización de la época tuvieron amplio consenso y no fueron únicamente una proyección de quienes dirigían el estado; los trabajadores marítimos durante años sostuvieron este objetivo y por lo tanto valoraron positivamente la decisión.

Esta coincidencia, sin embargo, no evitaba el choque de intereses

<sup>53</sup> Ver Ladeuix, Juan Iván, «Descubriendo los puertos. Apuntes sobre la legislación marítima y la regulación del sistema portuario argentino, 1941 – 1949», en Revista de Estudios Marítimos y Sociales N° 2, Gesmar, Mar del Plata, 2009. «Las empresas compradas serían incorporadas a los respectivos ministerios, por lo cual las compañías navieras pasaron a depender directamente del Ministerio de Transporte (...) En el ámbito de este ministerio se crearía una «Dirección Nacional Flota Dodero» con la intención de programar la utilización de los buques». El estado nacionalizaba una flota de más de 300 barcos que estaban estructurados en tres sociedades: «la Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A., destinada al tráfico de ultramar; la Compañía de Navegación Fluvial Argentina S.A., encargada del transporte mercantil y de pasajeros en los ríos nacionales; y la Río de la Plata Compañía Argentina de Navegación de Ultramar S.A., destinada al transporte de pasajeros».

entre un estado empresarial y las organizaciones destinadas a la defensa de los intereses gremiales de los obreros. En una época de crisis económica, donde el gobierno avanzaba en determinadas políticas de aumento de la productividad, se reestructuraba el estado y se redefinían las relaciones de fuerzas sociales y políticas, en ocasiones los conceptos de soberanía nacional e independencia económica colisionaban con los de justicia social<sup>54</sup>. En el mismo proceso histórico la compleja trama de intereses económicos, corporativos, políticos e ideológicos del sector entró en una fuerte tensión.

Observando esta situación es interesante preguntarse sobre cómo actuaron los trabajadores frente a empresas nacionalizadas administradas por el estado. ¿Cambiaba su lógica respecto a las empresas privadas? ¿Tomaban recaudos que diferenciaban las medidas de fuerza? ¿Eran conflictos más o menos intensos? ¿Qué relación existía entre la lucha sindical y la actividad política, la cual podría estar dada de entrada por el involucramiento inmediato del estado? ¿En la lucha contra empresas estatales los trabajadores efectuaban demandas meramente sindicales, avanzaban en la discusión de la propia nacionalización o pretendían cierta participación en la administración del recurso? ¿Cómo se expresaba el nacionalismo en la clase obrera? ¿Quién mediaba en un conflicto entre el capital y el trabajo si el estado era el patrón? ¿Cómo lo hacía en tal caso? Estas preguntas no pretenden ser respondidas sólo con la presente investigación, pero en su esbozo se manifiesta la idea de que los conflictos que involucraron a empresas nacionalizadas merecen un sistema de preguntas específico.

## Los pormenores de la huelga marítima de 1950.

A fines de marzo de 1950 la CGGMA convocó a una asamblea con el objetivo de informar al gremio sobre el estado de las negociaciones que se estaban realizando en el Ministerio de Transporte. Por este motivo dispuso un paro de 24 horas en los puertos de La Plata y la Capital Federal, para facilitar la concurrencia de los afiliados. La UOM, por su

<sup>54</sup> En este sentido los acontecimientos que se desarrollaban en el sector marítimo pueden ser comparados con los ocurridos con la nacionalización de los ferrocarriles y las huelgas posteriores. Ver Contreras, Gustavo N., «Ferroviarios...», op. cit.

parte, se opuso al paro por considerarlo inconsulto y sorpresivo. En este marco se desarrolló el Segundo Congreso Marítimo, el cual fue presidido por el secretario general de la CGGMA, capitán Juan Carlos Mason. Se votó memoria y balance, se aprobaron los estatutos y se autorizó al Consejo Ejecutivo a tomar las medidas que creyera necesarias para obtener el cumplimiento del convenio suscripto en agosto de 1949 con el Ministerio de Transporte. Continuando su tradición de buscar apoyos gubernamentales, se decidió solicitarle una audiencia al presidente de la Nación para informarle sobre los problemas que afectaban al gremio.

El motivo principal esgrimido por los marítimos era que no se había cumplido en partes sustanciales el acuerdo sellado entre la patronal, el estado y la CGGMA en el convenio colectivo del 26 de agosto de 1949. En el artículo 4º del convenio se establecía que antes del 31 de diciembre del mismo año se debía nombrar una comisión para el estudio integral del problema marítimo<sup>55</sup>. Pasados más de siete meses desde la firma de aquel acuerdo, la CGGMA le reclamaba al Ministerio de Transporte que cumpliera lo firmado<sup>56</sup>.

Sin recibir respuestas favorables, los días 3 y 4 de abril la CGGMA impulsó un paro de 48 hs. en todos los puertos del país. El gremio declaró que veía «agotados los medios de conciliación para lograr una solución ecuánime y adecuada para dichos problemas». A su vez denunció «maniobras divisionistas» de la empresa estatal ex Doderó y de la UOM,

<sup>55</sup> «Artículo 4º: Las bonificaciones a que se refieren los artículos anteriores, tendrán aplicación al primero de junio del año 1949 y con una duración de hasta el 31 de diciembre del mismo año, lapso durante el cual deberá estudiarse el problema de forma integral (régimen de contratación y despido, escalafón, estabilidad, sueldos, dotaciones, alojamientos, asistencia social, etc.) por una comisión integrada por las partes, incluso también la forma de establecer un sistema distributivo de las ganancias en la proporción del cincuenta por ciento para el personal administrativo y embarcado, propuesto por el señor administrador general de la Flota Mercante del Estado, capitán de fragata (R.), don Jorge Resio, distribución que podría ya hacerse trimestral o cuatrimestralmente, cuyas conclusiones se aplicaran a partir del primero de enero de 1950", Citado en La Unión del Marino. Periódico del SOMU, Año XXXIII, mayo-junio de 1950, Bs. As. (en adelante LUM).

<sup>56</sup> El propio Ministerio de Transporte dio cuenta de ello a través de la resolución N° 2-50. En ella consideraba que por razones no imputables al personal embarcado no se habían concretado las conclusiones que señalaba el artículo 4º mencionado, y por lo tanto resolvía declarar «subsistente el convenio de orden marítimo suscripto el 26 de agosto ppdo. por la Dirección General del Trabajo, hasta tanto se establezcan las conclusiones que señala el artículo 4º del convenio referido». *Ibidem*.

las cuales pretendían que esta última entidad ejerciera la representación de los marítimos frente al estado. La UOM, y otros sindicatos adheridos a la CGT, continuaron desautorizando los paros y llamaron a desarrollar normalmente las tareas<sup>57</sup>.

La decisión tomada a favor de la huelga, por un lado, provocó un intenso movimiento de buques de ultramar antes del inicio de la medida de fuerza, estimulando que zarparan 17 buques de alto bordo y muchos transportes fluviales. Por otro lado, a pesar de la desautorización de las organizaciones vinculadas a la CGT, se hizo efectivo el paro en todos los puertos del país. La Prefectura General Marítima informó que de 97 buques de ultramar anclados en la Capital Federal sólo trabajaron 8, y de los 475 barcos de cabotaje sólo hubo actividad en 17<sup>58</sup>. Asimismo, el 5 de abril se congregaron en asamblea gran cantidad de trabajadores, quienes debatieron sobre la forma en la que se desarrolló el paro y plantearon las siguientes medidas a impulsar.

Luego del conflicto citado se dio un hecho que no pasaría desapercibido para el sindicalismo argentino. Los días 16, 17 y 18 de abril la CGT, en congreso extraordinario, reformaba sus estatutos. Las novedades más sobresalientes fueron: que la central obrera adoptaba el justicialismo como doctrina, perdiendo de alguna manera su anterior independencia de los partidos políticos, y que se facultaba al Comité Central Confederal (CCC) a intervenir sindicatos afiliados a la CGT<sup>59</sup>. La capa dirigente de la central obrera avanzaba en la concentración del poder en sus manos y perfilaba la organización según sus objetivos político - sindicales, disputando posiciones con otros sectores obreros, peronistas y no peronistas, que defendían concepciones y prácticas sindicales diferentes<sup>60</sup>.

<sup>57</sup> La Prensa (en adelante, LP), 4/04/1950 y 5/04/1950. Los mencionados sindicatos fueron: el Sindicato Unión Portuarios, la Asociación de Capitanes y Prácticos de Cabotaje, la Asociación Profesional y Mutual de Patronos de Lanchas (que se desafilió de la CGGMA) y el Personal Administrativo de las empresas Cía. Doderó de Navegación, Cía. de Navegación Fluvial Argentina y Río de la Plata SA.

<sup>58</sup> El Día, 5/04/1950. La FOCN adhirió al paro, sumado sus propios reclamos a favor de la «independencia sindical» y contra la clausura que sufrieron sus seccionales de Campana, San Fernando y Tigre. LP, 5/04/1950.

<sup>59</sup> Estatuto de la CGT, Bs. As., 1950.

<sup>60</sup> El nuevo estatuto había sido confeccionado por el Comité Central Confederal en diciembre de 1949 y fue presentado para su aprobación en el Congreso de abril de 1950, lo cual sucedió sólo con algunas modificaciones de forma. Los debates de la asamblea

Las resoluciones tomadas en el congreso pronto comenzarían a mostrar algunas de las nuevas proyecciones de la CGT. El 29 de abril, en el Ministerio de Trabajo se constituía una Comisión Paritaria del gremio marítimo integrada, por un lado, por los representantes de los armadores privados y estatales y, por el otro, por los representantes de los gremios afiliados a la CGT y aquellos que habían presentado su solicitud de afiliación a la central (a su vez, la CGT nombró asesores para los sindicatos que no tenían representantes por no estar incluidos en las dos categorías anteriores)<sup>61</sup>. Completaron la comisión miembros del CCC de la CGT y funcionarios del Ministerio de Transporte. El petitorio obrero presentado hacía referencia al «conjunto de problemas de los marítimos»<sup>62</sup>, sentando su aspiración de encarar las demandas de los obreros del sector selladas en el convenio firmado por la CGGMA en agosto de 1949.

Frente a la nueva situación la CGGMA organizó un paro de actividades entre el 3 y el 6 de mayo, involucrando a todos los puertos del país. El motivo invocaba el fracaso de las gestiones para constituir la Comisión Paritaria, ya que el convenio de agosto de 1949 establecía que ésta se formaría entre las partes que suscribieron aquél, es decir, la

transcriptos en las actas de la CGT muestran el afianzamiento de la capa dirigente del CCC sobre otros dirigentes que también participaban como delegados en la central obrera. El poder se iba concentrando en la cúpula. Además de los citados en el texto otros puntos polémicos, por ejemplo, reflejaban las quejas de los sindicatos más pequeños en pos de obtener representación en el CCC. Así, un sector de los asambleístas rechazó el mínimo de 2.000 cotizantes propuestos a tal efecto. El cupo se aprobó, aunque no por unanimidad como se venía haciendo con la mayoría de los artículos votados. Quienes no estaban de acuerdo argumentaban que con la medida la dirección de la CGT perdía representatividad y valiosos dirigentes que podían aportar los gremios chicos. Por su parte, Santín, en nombre del CCC, justificaba la decisión explicando que eran necesarias menos organizaciones para más trabajadores, llamando a la integración de gremios en entidades más grandes (Actas del Congreso Extraordinario de 1950, pág. 28). Paradójicamente este camino estaba siendo transitado por el gremio marítimo con la creación de la CGGMA. Sin embargo, para la CGT esta tendencia centralizadora no podía escindirse de una definición política entendida como necesaria y enunciada en el preámbulo del nuevo estatuto. En este sentido, la CGT dejaba en claro su «indeclinable decisión de constituirse en celosa depositaria y fiel ejecutora de los altos postulados que alientan la Doctrina Peronista...», asumiendo el «deber de participar y gravitar desde el terreno sindical para afianzar las conquistas de la Revolución Peronista».

<sup>61</sup> La mayoría de los gremios estaban asociados a la CGGMA. Por lo tanto, la CGT intentó atraer a los existentes o crear entidades paralelas.

<sup>62</sup> *Democracia*, 30/05/1950.

CGGMA y sus organismos filiales. Contrariamente, afirmaba la CGGMA, quienes «aparecen formando parte de la aludida comisión, carecen de autoridad y representación para tratar en nombre de los auténticos marítimos argentinos y denuncia que son simplemente agentes patronales, a quien sólo mueve favorecer los intereses del capitalismo naviero». La entidad finalizó asegurando que no reconocería ningún convenio en el que no haya tomado parte de sus gestiones<sup>63</sup>.

Pese a las aclaraciones de la CGGMA, el Ministerio de Trabajo declaró ilegal el movimiento. Años más tarde, el dirigente de la CGGMA Manuel Gallardo comentaba al respecto: «el 4 de mayo nos citó el entonces Director de Acción Social Directa del Ministerio de Trabajo, Hugo Mercante. En esa oportunidad se ofreció a tomar a su cargo la solución del problema, exponiéndonos algunas bases conciliatorias, que adelantamos en principio podían ser aceptables. Nos solicitó el funcionario que consideráramos su ofrecimiento y que le lleváramos la respuesta antes de las 18 horas de ese día. Mientras estábamos reunidos en la CGGMA, Radio del Estado anunció sorpresivamente que el paro había sido declarado ilegal. (...) Supimos más tarde que mientras se desarrollaba la reunión con Hugo Mercante, estaba en antecámara el secretario general de la CGT, José Espejo, y al enterarse del posible arreglo, que hubiera significado un triunfo para nuestra entidad y su consolidación definitiva frente a la central peronista, exigió la adopción de esa grave medida contra los trabajadores marítimos»<sup>64</sup>.

Frente a las protestas de la CGGMA el Ministerio de Trabajo, siguiendo una directiva del presidente de la Nación, dio a conocer su respuesta a un telegrama enviado por aquélla. En primer lugar, mencionaba que la entidad emisora del telegrama carecía de «personería gremial»<sup>65</sup>. Continuaba insinuando que las actividades y gestiones de la CGGMA respondían a directivas extranjeras, pues «es de público

<sup>63</sup> LP, 3/05/1950.

<sup>64</sup> La Razón, 13/10/1955. Citado por Confaloneri, op. cit. El mismo episodio es mencionado por Íscar, op. cit., quien cita un panfleto de la CGGMA.

<sup>65</sup> La ley 23.852 de Asociaciones Profesionales de 1945 establecía el reconocimiento de un solo sindicato por rama de actividad, al cual se le daría la personería gremial y que sería el único con el que negociaría el estado. Pese a la acusación es necesario recordar que la CGGMA ya había firmado convenios colectivos con el gobierno peronista.



conocimiento que está incorporada a la Federación Internacional del Transporte con asiento en La Habana», y que además, la CGGMA adoptó siempre una actitud hostil y aún de guerra frente a la CGT. Esta conducta «dislocada y de muy dudoso patriotismo» de la CGGMA, afirmaba, la ha alejado del «auténtico proletariado nacional» como asociación que «opera contra los intereses de la Nación». Concluía diciendo que «no se trata de un asunto gremial sino exclusivamente intersindical», pues, según entendía, la Comisión Paritaria se había constituido y funcionaba normalmente en el Ministerio de Trabajo<sup>66</sup>.

La CGGMA replicó enviándole otro telegrama al presidente de la Nación para expresarle que ella y sus gremios afiliados ofrecían todos sus libros y documentación, así como el análisis de la vida sindical y privada de sus dirigentes, a fin de dejar establecida su limpia actuación gremial, «netamente argentina». A su vez, rechazaban categóricamente la acusación de «que la CGGMA tenga pactos u obediencia a directivas para colocarla en situación de oposición a su obra de gobierno, con la cual ha colaborado y seguirá colaborando lealmente, buscando no solamente el bienestar del personal afiliado sino también afianzar la marina mercante argentina»<sup>67</sup>.

### Huelga general por tiempo indeterminado y boicot internacional a la flota argentina.

La falta de respuesta al pedido de la CGGMA provocó que ésta dispusiera el 17 de mayo el desembarco por tiempo indeterminado de las tripulaciones, capitanes y oficiales de mar y río de la marina mercante nacional, con excepción de los buques de YPF. La medida mantenía

<sup>66</sup> LP, 9/05/1950.

<sup>67</sup> LP, 9/05/1950. En un artículo titulado «Nuestro Patriotismo», la CGGMA señaló varias de sus acciones en «beneficio del engrandecimiento de la marina mercante nacional y de todo el país»: a) dimos valiosas opiniones técnicas y profesionales en lo relacionado con la formación de la flota mercante; b) tripulamos los doce primeros buques con los mejores tripulantes (...) sin esa colaboración hubiera resultado muy difícil para los directores de la flota poder hacer navegar los buques; c) los navegantes de marinería fueron a navegar la Flota Mercante del Estado por \$120 mensuales, casi sin extras, mientras que en los buques particulares el sueldo era de \$145; d) para las víctimas de San Juan el gremio marítimo entregó muchos miles de pesos a la ex Secretaría de Trabajo y Previsión como contribución solidaria..., LUM, mayo - junio de 1950.

entre sus objetivos la obtención de la reincorporación de los trabajadores que sufrieron represalias por parte de la empresa ex Dodero por participar en la huelga y el cumplimiento del artículo 4º del convenio del 29 de agosto de 1949. A ello se sumaba el reclamo «por el derecho de las organizaciones a elegir libremente su propio camino sindical»<sup>68</sup>.

La huelga se desarrolló de manera parcial en los días subsiguientes en los puertos de todo el país, principalmente en la Capital Federal, La Plata, la Boca, Bahía Blanca, Entre Ríos (Gualedaychú, Colón y Concepción del Uruguay), Posadas y Rosario. Cada tripulación desembarcada era festejada y publicada por los huelguistas, al igual que lo hacían los cegetistas y el gobierno cuando zarpaba un barco. Esta pelea era complementada con la «batalla organizativa», en la cual cada central se disputaba la afiliación de las distintas asociaciones particulares<sup>69</sup>. Esta verdadera «partida de ajedrez» se desarrolló por más de dos meses, donde la victoria dependía de cómo se movían las diferentes piezas en un tablero complicado. Veamos aquel movimiento.

A principios de junio la CGGMA afirmaba que sumaban 8.000 los tripulantes desembarcados pertenecientes a 1591 barcos de mar, ríos y puertos<sup>70</sup>, los cuales ascendieron a 1.982 para el 16 de junio<sup>71</sup>. A este panorama hay que sumarle la solidaridad de los otros dos gremios del puerto, ambos dirigidos por el anarquismo: la Federación Obrera de Constructores Navales (FOCN) declaró que la huelga se cumplía «unánimemente por todos sus asociados», los cuales eran 6.000;

<sup>68</sup> LP, 18/05/1950.

<sup>69</sup> Esto puede seguirse a través de la prensa de la época y las publicaciones sindicales. La CGGMA se esforzaba para que sus organizaciones filiales declararan periódicamente su adhesión a la huelga: «Los patronos y conductores del puerto se mantienen firmes como el primer día» (Informativo N° 11, 15/07/1950); «¡Bravo! compañeros oficiales» (Informativo N° 8, 24/06/1950); etc.

Mientras tanto, la CGT informaba que constituyó un Centro Naval Mercante y un Sindicato de Apuntadores y Encargados del Puerto, basándose ambas nuevas agremiaciones en su disconformidad con la CGGMA, y festejaba la creación en Corrientes de la Asociación Marítima Argentina (LP, 8/07/1950).

<sup>70</sup> LP, 4/06/1950.

<sup>71</sup> Informativo N° 6. Por su parte la Gendarmería Nacional (en adelante GN) informaba al Ministerio del Interior que desde el 2 de junio la flota de YPF estaba totalmente parada. Informe Secreto de la GN, N° 114, 9/06/1950, Archivo Intermedio del Archivo General de la Nación (en adelante AI AGN).

mientras que la Sociedad de Resistencia de Obreros del Puerto informó que la cantidad de trabajadores inactivos alcanzaba el 83%<sup>72</sup>.

Paralelamente a esta actividad huelguista, la CGT y las autoridades del estado amenazaron a los marítimos en actividad para que continuaran trabajando y comenzaron a organizar grupos de rompehuelgas. Para ello propiciaban la creación de nuevas entidades, reclutaban marineros extranjeros o tripulantes sin licencia, presionaban a marítimos jubilados, hacían zarpar buques con menos tripulación que la establecida legalmente y, en algunos casos, sin que contaran con las habilidades necesarias para cada puesto. La profundización de su disputa con la CGGMA impulsó a la CGT, a mediados de junio, a crear una central única de marítimos que siguiera sus directivas. Nació así el Comité Pro Federación Gremial Central de Gremios Marítimos, el cual abogaba por la espera de la resolución de la Comisión Paritaria en curso sin medidas de fuerza<sup>73</sup>. Para fortalecer este objetivo y quebrar la huelga, a fines de junio comenzaron a firmarse una serie de convenios por oficio auspiciados por la CGT y el Ministerio de Trabajo, por los que se acordaban mejoras de sueldos para el personal embarcado perteneciente a las organizaciones marítimas afiliadas a la CGT<sup>74</sup>. Esta situación fue predisponiendo a algunas asociaciones a visualizar los beneficios tanto de levantar el paro como de desvincularse de la CGGMA y adherirse a la CGT<sup>75</sup>.

<sup>72</sup> LP, 6/06/1950. La FOCN hizo saber que su adhesión a la huelga era exclusivamente en solidaridad con los marítimos, no teniendo ninguna demanda salarial, mientras que los portuarios desde enero venían reclamando un sueldo superior a los \$16 que había fijado el estado. Los días 30 y 31 de enero de 1950 la Sociedad de Resistencia de Obreros del Puerto de la Capital (perteneciente a la FORA), impulsó un paro de 48 horas en demanda de la reapertura de su sede social, la libertad para realizar asambleas, la devolución de la libreta de trabajo para todos los días, el pago de jornal íntegro en casos de accidentes, el pago de un cuarto de jornal cuando no se trabajaba por causas ajenas a la voluntad de los obreros y un jornal de \$30 diarios, LP, 31/01/1950.

<sup>73</sup> LP, 18/06/1950.

<sup>74</sup> El 22 de junio el Ministerio de Trabajo suscribió un convenio colectivo de trabajo para los armadores particulares y de flotas fiscales afiliados a la CGT, por el que se acordaron mejoras de sueldos (LP, 23/06/1950). El 29 de junio firmaron un convenio sobre sueldos los encargados y apuntadores del puerto de la Capital Federal afiliados a la CGT (LP, 30/06/1950). El 13 de julio recibían mejoras los empleados de las líneas de la ex empresa Dodero y de la Flota Naval Argentina, (LP, 14/07/1950); etc.

<sup>75</sup> Así lo hicieron, por ejemplo, la Asociación de Comisarios Marítimos (LP, 24/06/1950) y el Sindicato de Obreros Portuarios de Quequén (28/06/1950). Sobre el final de la huelga varias asociaciones de oficio seguirían este camino.

Complementando esta actitud de rechazo frente al paro los diarios oficialistas negaban desde sus páginas la existencia de la huelga, titulando en sus distintas ediciones «se trabaja con normalidad en el puerto». Incluso *Democracia* increpó públicamente a *La Prensa* por dar datos de buques parados, acusando a ese diario de inventar un paro inexistente<sup>76</sup>. Sin embargo, el gobierno lejos estaba de creer en noticias que cumplían una función de propaganda oficialista. Mediante informes secretos, la Gendarmería Nacional fue comunicándole al Ministerio del Interior el estado de la huelga. En esos escritos se daba cuenta de los buques parados y de los que zarparan, de la actividad de las distintas asociaciones como de las asambleas realizadas. En este sentido, el 21 de junio se informaba sobre el paro en la flota mercante: «los dirigentes del movimiento se encuentran muy satisfechos por la forma en que está reaccionando el personal de la misma, ya que se están desembarcando casi la totalidad de los tripulantes de los barcos que regresan»<sup>77</sup>. A su vez, comunicaban que sólo trabajaban algunos vapores y remolcadores de la ex compañía Dodero y otras pocas embarcaciones particulares y de la flota del estado<sup>78</sup>. Por último agregaban que «la intransigencia de la CGGMA hace prever que el conflicto no llegue a un acuerdo»<sup>79</sup>.

Frente a este panorama desalentador para el gobierno, los sucesivos informes de la Gendarmería también daban cuenta de la tendencia a

<sup>76</sup> «El matutino La Prensa en su edición del día de la fecha publica la información referente al supuesto paro existente en el puerto de Buenos Aires, en el cual inserta noticias totalmente inexactas como la de ‘que en buena parte de los buques de ultramar y ríos los tripulantes han hecho abandono de sus tareas’. (...) Las frases que se reproducen de la información de La Prensa son suficientes para calificar el espíritu malevolente y de propósitos netamente confusionistas, ya que los trabajos en el puerto de Buenos Aires se realizan en forma absolutamente normal y que la huelga decretada por la CGGMA ha fracasado totalmente, pese a las adhesiones de otras supuestas entidades...» *Democracia*, 20/05/1950. Por su parte relata Rodolfo Perry, cronista sindical de La Prensa, cómo todas las mañanas iban al puerto a contar las embarcaciones en huelga y a tomar las declaraciones de los huelguistas. La Prensa, en tanto diario opositor, decidió darle amplia publicidad a los conflictos obreros con la intención política de mostrar las diferencias entre Perón y los trabajadores. Entrevista del autor, noviembre de 2006.

<sup>77</sup> Informe Secreto de la GN N° 124, 21/06/1950, AI AGN.

<sup>78</sup> Informe Secreto de la GN N° 130, 26/06/1950, AI AGN. Un dato a tener en cuenta es que algunas compañías ante la imposibilidad de tripular sus naves, las pusieron en manos del Ministerio de Transporte, para que éste hiciera entrar y salir buques del puerto de la capital. Informe Secreto de la GN N° 123, 21/06/1950, AI AGN.

<sup>79</sup> *Ibidem*.

largo plazo del movimiento, prestándole elementos para que trazara una línea de intervención. El escuadrón informante mencionaba que era cada vez más visible el deseo de levantar la huelga, lo cual se reflejaba en el cansancio, el hambre y en varias desafiliaciones que iba sufriendo la CGGMA. Otro informe cuenta que en una asamblea de la CGGMA, a la que asistieron 3.000 personas, Juan Carlos Mason resaltó «el espíritu disciplinado de los huelguistas» y los exhortó a continuar así y «no dejarse vencer por el hambre»<sup>80</sup>. Frente al desgaste «natural» de una huelga, que por esa fecha llevaba aproximadamente un mes y medio, la dirección de la CGGMA anunció que recurriría al apoyo de la Federación Internacional del Transporte (FIT) y sus 56 millones de afiliados, para inyectarle nueva fuerza al movimiento<sup>81</sup>. Las características laborales de los marítimos, la importante proporción de trabajadores extranjeros, así como las influencias político-ideológicas, auspiciaban el internacionalismo del gremio desde sus orígenes.

Frente a esta decisión, la CGT emitió un comunicado a través del cual delimitaba posiciones frente a las consecuencias que podía acarrear la acción internacional enunciada: «Mueve a la CGT expresar su pensamiento sobre la gravedad de la información no tanto por las consecuencias que por cierto Argentina no puede tener, cuanto por la lesión que se infiere a nuestra soberanía (...) Nuestro país a costa de denodados esfuerzos ha llegado a poseer una flota marítima que por su tonelaje y calidad la coloca entre las primeras del mundo». La CGT

<sup>80</sup> *Ibidem*.

<sup>81</sup> El secretario general de la Federación Internacional del Transporte (FIT), Omar Becú, llegó a Montevideo y manifestó sus deseos de entrevistarse con el ministro de Trabajo argentino para desvirtuar afirmaciones hechas respecto a esa organización. Sin embargo, el gobierno argentino no visó su pasaporte y Becú decidió volver a Inglaterra. En conferencia de prensa, informó que «los huelguistas que iniciaron su movimiento el 17 de Mayo, han hecho un pedido a la FIT para que emprenda una acción «directa» en apoyo a la huelga. Esto significa que nos han pedido que paralicemos los buques argentinos en todo el mundo. Estoy seguro de que el Comité Ejecutivo recurrirá a la acción internacional cuando considere la cuestión a mi regreso mañana, a la sede central en Londres» Añadió que erróneamente el gobierno argentino consideraba que la CGGMA en huelga estaba actuando bajo las ordenes de una FIT dominada por los comunistas. Contrariamente, manifestó que se había entrevistado con el embajador argentino en Londres para demostrarle que en «la práctica estamos combatiendo a los comunistas y nunca damos órdenes a nuestros afiliados», LP, 28/06/1950.

manifestaba que «frente a tan noble afán se ha alzado amenazante la acción de los servidores de una ideología que busca perturbar el ritmo progresista del pueblo argentino a fin de introducir una cuña entre él [Perón] y los 4 millones de trabajadores que lo apoyan. Con ese fin fue fundamentada la huelga de la CGGMA...»<sup>82</sup>.

La CGT continuaba afirmando en el comunicado que «la CGGMA entabló una contienda sin fundamento gremial ni social alguno, como no fuera el intento de dificultar la obra del gobierno, con total despreocupación de los ingentes perjuicios que ello originará». Los cegetistas complementaban su acusación sosteniendo «que aquella organización sorprendió a los trabajadores marítimos, muchos de los cuales ignoran por qué se los llevó a la huelga, que no deseaban ni necesitaban, para hacer valer sus derechos, ya que en nuestro régimen hallan siempre la puerta abierta para su otorgamiento por vías legales». Por lo tanto, explicaban, «ni el gobierno ni la CGT adoptarán otra actitud que la de combatir en su propio terreno a los autores de la maniobra (...) que derrotados en una lucha incruenta, pero definitiva, los directores foráneos, los directores de la CGGMA, acuden a un movimiento internacional contra nuestros barcos (...) ya que atentar contra la flota mercante argentina es atentar contra una fuerza vital de la patria, contra los pueblos que ella sirve y contra el régimen justicialista de la república». Concluían su nota con la «esperanza que el boicot anunciado no pase de ser una amenaza, pues sería lamentable que la CGT debiera lanzar todo su poderío en una acción cuyas víctimas serían los miles de trabajadores ocupados en tareas marítimas y los pueblos que se benefician de los productos que la flota transporta»<sup>83</sup>.

Pese a la delimitación realizada por la CGT en los primeros días de julio, en Estocolmo, la Unión Obrera del Transporte de Suecia comenzó el boicot contra los barcos argentinos siguiendo el llamado internacionalista de la CGGMA apoyado por la FIT. Esta acción pronto se fue extendiendo a Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Alemania Occidental y Francia<sup>84</sup>. A mediados de julio, en Londres, los

<sup>82</sup> LP, 29/06/1950.

<sup>83</sup> LP, 29/06/1950.

<sup>84</sup> Por ejemplo, en Hamburgo y Stuttgart, los obreros alemanes se negaron a trabajar para

representantes de los sindicatos portuarios europeos aprobaron formalmente el boicot contra la marina mercante argentina. La medida establecía que no se cargaría ni descargaría en puertos extranjeros hasta que se no resolviera el conflicto en Argentina<sup>85</sup>. En respuesta a esta fuerte medida, los trabajadores portuarios adheridos a la CGT, pese a ser minoría en el gremio, declararon el boicot a los barcos extranjeros que arribaran a puertos argentinos<sup>86</sup>.

Asimismo la decisión de la FIT involucró desde los primeros días de julio a los trabajadores del puerto de Montevideo, que inicialmente boicotearon al barco argentino «Marinero» de la empresa estatal ex Dodero<sup>87</sup>. La extensión de la medida en el tiempo y la presión del estado argentino a su par rioplatense provocaron que el 28 de julio el gobierno uruguayo intentara descargar el buque «Paraná» con las fuerzas armadas. Lejos se estuvo de poder cumplir este objetivo. En contraposición, los gremios del puerto declararon la huelga general, profundizando el boicot a los barcos argentinos<sup>88</sup>. Con la contundencia del apoyo internacional, en esos días la CGGMA comunicó que el personal que se mantenía en huelga comprendía: 243 capitanes de ultramar y oficiales de marina mercante, 319 capitanes y baqueanos fluviales, 804 jefes y oficiales maquinistas, 102 comisarios navales, 101 telegrafistas y alrededor de 22.000 marineros y personal de maestranza<sup>89</sup>.

---

los buques argentinos «Guauguaychú» y «Entre Ríos», en solidaridad con la huelga de la CGGMA. En Rotterdam y Ambers los obreros holandeses y belgas, respectivamente, respondieron en el mismo sentido que los alemanes. «Así los buques argentinos no pudieron descargar, ni recargar», LP, 14/07/1950.

<sup>85</sup> Exportadores y senadores alemanes mostraron su preocupación respecto de que la medida pudiera perjudicar las relaciones comerciales entre Argentina y Alemania Occidental. En el mes de junio ambos países habían sellado importantes acuerdos comerciales. Sobre el desarrollo y la concreción de los mismos, ver El Día, junio de 1950.

<sup>86</sup> La medida adoptada por la CGGMA también fue repudiada por el Centro Marítimo de Cabotaje, el Centro Naval Mercante de Capitanes y Oficiales de Ultramar, el Sindicato Marítimo de Transporte Fluvial y Afines, el Círculo de Electricistas Navales, la Asociación Profesional de Comisarios Marítimos y la Unión Obrera Marítima, todos afiliados a la CGT, LP, 30/06/1950.

<sup>87</sup> LP, 5/07/1950.

<sup>88</sup> LP, 29/07/1950.

<sup>89</sup> LP, 27/07/1950. A su vez, la CGGMA recibió la solidaridad de la Federación Obrera gastronómica, la cual exhortó a sus afiliados a que no acepten ningún cargo a bordo en los barcos en conflicto, LP, 12/07/1950.

Mientras tanto la CGT y el gobierno continuaban firmando convenios, legalizando nuevas asociaciones, organizando rompehuelgas y apresando dirigentes de la CGGMA<sup>90</sup>. Con ánimo de vencer la huelga, el 24 de julio se organizó un acto en honor al presidente y a la primera dama en el Teatro Colón. Dada la magnitud del evento proyectado, corrió el rumor sobre probables disturbios para evitar su realización. Frente a esta acusación, la CGGMA se previno desmintiendo que sus afiliados tuvieran ese propósito y aclaró que «si bien los marítimos auténticos estarán ausentes por los motivos que son de pública notoriedad, la CGGMA no aprobará ninguna actitud de violencia, teniendo en cuenta especialmente que el gobierno argentino estará representado en ese acto»<sup>91</sup>.

En la reunión programada, en primer término habló Gregorio Ventruiz, quien afirmó que los obreros marítimos recibían las mejoras logradas por el justicialismo del Gral. Perón, y que los trabajadores marítimos tuvieron en algún tiempo confianza en la CGGMA pero fueron burlados en su fe por los dirigentes de aquella, quienes no supieron ser custodios de sus aspiraciones. A su vez, el capitán de ultramar Héctor Luís Tejero sostuvo que «algunos obreros se habían dejado sorprender y llevar por la CGGMA hacia un camino que desemboca en la traición, pero ni con esas actitudes ni con intrigas se lograría quebrar los lazos de afecto que el personal marítimo siente por el presidente de la Nación». Armando Cabo, por su parte, aclaró que la CGT se ponía frente a la CGGMA no para acabarla sino para combatir a sus dirigentes, que querían darle un curso indebido. Cerró el acto el ministro de Transporte, coronel Juan F. Castro, calificando la huelga como antipatriótica y con el único objetivo de afectar y destruir la flota mercante, que era lo que contribuía a reafirmar la independencia económica del país<sup>92</sup>.

<sup>90</sup> A fines de julio un grupo de afiliados del SOMU concurrió a La Prensa para informar que los dirigentes gremiales Julio Cánepa, Valerio Martínez, Pedro Cánepa, Felipe Prado y A. Gómez, fueron detenidos por la Policía Federal. Complementaron la información diciendo que los arrestos se realizaron después de allanamientos efectuados en domicilios de obreros marítimos en huelga (LP, 25/07/1950). A su vez, el 28 de julio fue detenido en su domicilio Antonio Aguilar, quien fue puesto en libertad luego de las denuncias del gremio en la policía y en el Ministerio del Interior (LP, 29/07/1950).

<sup>91</sup> LP, 23/07/1950.

<sup>92</sup> LP, 25/07/1950.

En ese contexto, el gobierno y la CGT dividían las aguas en dos: los que no se alineaban con ellos estaban contra Perón, la patria, la marina mercante nacional y los trabajadores. Los diarios oficialistas acusaban a la huelga de la CGGMA de antinacional, y sentenciaban la traición de los sentimientos peronistas y argentinos de los trabajadores del mar y los ríos. A medida que crecía el conflicto, la prédica oficialista denunciaba la «huelga política» contra el gobierno de Perón, orquestada por elementos de la ex Unión Democrática en alianza con potencias extranjeras<sup>93</sup>. El apoyo de la FIT y las declaraciones a favor de la huelga que hicieron la UCR, el PS y el PC fueron presentados como claras pruebas de la acusación. La crítica fue aún más feroz respecto al boicot en los puertos extranjeros decretado por la FIT, lo cual fue denunciado como «subversión apátrida» contra la marina mercante nacional y contra la independencia económica que tanto le había costado conseguir a Perón y al país.

La CGGMA, por su parte, también le dio gran importancia al «debate público». Así, a través de declaraciones a la prensa comercial, un boletín de huelga y su periódico, delimitó posiciones: «Ni somos apátridas ni somos vendepatrias. Somos solamente y en toda la acepción de la palabra, obreros argentinos, entregados a la tarea de mostrar a los poderes públicos la razón de nuestras demandas sindicales. Hemos colaborado y colaboraremos con éstos, obrando en la luz y sin caídas que nos deshonren o nos empequeñezcan». Y respecto a la acusación de la CGT sobre el boicot internacional «antiargentino», respondían que «sólo boicotarán los buques de la marina mercante argentina que hayan logrado zarpar para el extranjero al margen del ‘control’ de la CGGMA y no al pabellón nacional, al cual no es posible que se pretenda menoscabar a raíz de éste como de cualquier otro conflicto»<sup>94</sup>. Más allá

<sup>93</sup> La tapa de Democracia titulaba: «Elementos de la ex Unión Democrática intentaban otro golpe contra el país. Radicales y comunistas, aliados a extranjeros, querían destruir la flota mercante», 7/05/1950; «Radicales y comunistas quieren anular el justicialismo y enajenar el país. Al servicio de la oligarquía y los intereses foráneos tratan de organizar la traición», 8/05/1950; «Tiene fines antiargentinos el paro ungido y financiado desde el extranjero» e «Intentan la destrucción de la marina mercante», 18/05/1950.

<sup>94</sup> LP, 30/06/1950. Agregaba «que en ningún momento la CGGMA ha constituido una organización cuyas actividades fueran contrarias a la acción estatal, sino que fue y seguirá siendo un elemento de utilidad pública desde que se ha contribuido con su esfuerzo y sus

de estas delimitaciones, su posición era reafirmada y resumida con una frase del propio Perón, acuñada en 1945: «Las conquistas sociales no se discuten, se defienden».

Pese a estas aclaraciones, el gobierno se mantuvo firme en su negativa a negociar con la CGGMA. El desgaste de los huelguistas y la consecuente intención de muchos de volver al trabajo, auspiciados por la CGT y el gobierno, provocó que Aguilar recorriera el puerto armado y a la cabeza de una comisión de huelga, impidiendo por la fuerza que los obreros retomaran las tareas<sup>95</sup>. La acción de Aguilar expresaba que la huelga estaba debilitada. El 4 de agosto el Comité Central de la CGGMA anunció la vuelta al trabajo. Así terminó un conflicto de más de cuatro meses, que «motivó el abandono de muchos buques de bandera argentina por parte de los tripulantes, la paralización de gran parte de la flota de remolcadores y de la casi totalidad de las lanchas, chatas, buques de cabotaje y fluvial y servicios a puertos de Brasil y Atlántico Sur»<sup>96</sup>. En este marco la entidad declaró: «el comité central considerando agotada la capacidad de resistencia económica de los afiliados y de los gremios que la integran, después de 90 días de un conflicto iniciado con toda justicia y mantenido con toda decisión, ha resuelto por unanimidad de los gremios disponer de la vuelta al trabajo en forma general...»<sup>97</sup>. Sólo la FOCN continuó la huelga por varias semanas más<sup>98</sup>.

---

conocimientos a dar solución a los numerosos asuntos que le han planteado en beneficio del país, de la marina mercante en general y en consecuencia del estado.»

<sup>95</sup> Informe Secreto de la GN N° 140, 13/07/1950, AI AGN. A su vez, este informe muestra el desgaste al señalar que «como medida de economía se ha restringido la publicación de panfletos, siendo reemplazados por la propaganda que se realiza por intermedio de las columnas del periódico La Unión del Marino».

<sup>96</sup> LP, 4/08/1950.

<sup>97</sup> LP, 4/08/1950.

<sup>98</sup> LP, 9/08/1950. La FOCN denunció que terminada la huelga impulsada por la CGGMA, los trabajadores del gremio se encontraron que al reincorporarse al trabajo existía una disposición patronal por la cual serían recibidos a condición de que ingresaran al SOCN, nuevo sindicato adherido a la CGT, y de que firmaran un nuevo pliego de condiciones, el cual entre otras cosas establecía un cambio en la relación directa mantenida entre ellos y la patronal durante 33 años. A diferencia de los marítimos, los constructores navales se oponían a la intervención del estado en las relaciones laborales. Ello se debía a la fuerte influencia del anarquismo en el gremio.

Ese mismo 4 de agosto se reunieron en el local de la CGT representantes de diferentes gremios marítimos para designar delegados para la nueva central marítima<sup>99</sup>. Esta iniciativa fue complementada con la reorganización del gremio. En este sentido, por señalar algunos ejemplos, a fines de agosto el Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales pidió la renuncia de su Comisión Directiva y se afilió a la CGT; la misma decisión fue asumida por el Centro Naval y el Centro de Capitanes de Ultramar a principios de septiembre. El día 12 del mismo mes fue intervenido ilegalmente el SOMU por la CGT, dado que aquél no estaba afiliado a la Central. Por otro lado, contrariando la perspectiva unitaria y centralizada que venía desarrollando la CGGMA, el gobierno y la CGT avanzaron en la firma de convenios por oficio, satisfaciendo a algunas especialidades pero quebrando el trabajo unitario que venía impulsando el gremio marítimo. Las conquistas obtenidas conformaron a ciertas especialidades; sin embargo, lejos estuvieron de satisfacer el anhelo de solución conjunta del problema marítimo pretendido por la CGGMA.

### Algunos aportes para analizar el proceso

Hemos transitado a lo largo del texto un acontecimiento poco atendido por la historiografía. La huelga marítima de 1950 sin duda fue un hecho de gran importancia que repercutió nacional e internacionalmente, tornándose una preocupación de primer orden para el gobierno. Durante cerca de cuatro meses los puertos, los talleres y los barcos no pudieron realizar sus tareas con normalidad, y la patronal y el gobierno sólo pudieron revertir la situación con un gran esfuerzo. Las características particulares y sobresalientes del caso nos llevaron, a su vez, a estudiar los objetivos y las acciones concretas de un gremio con

<sup>99</sup> La lista de delegados designados fue: Gregorio Venturiz (Centro de Electricistas Navales); José J. Bernal (Asociación de Telegrafistas y Radiotelegrafistas); Carlos F. Aguirre (FFMA); Héctor L. Tejero (Centro Naval Mercante); M. Murillo (Centro Mercante de Patrones, Ayudantes y Conductores); Dionisio Quinteros Avellaneda (Sindicato de Empleados de la Flota Mercante del Estado); Cosme Gjivoge (Unión Obrera Marítima); Luís A. Gelos (Asociación Profesional de Comisarios Marítimos); Francisco Almirón (Asociación de Capataces, Prácticos y Baqueanos de Cabotaje); Ricardo Gil (Cuerpo de Prácticos de Capital); Rodolfo Filipin y Alfonso Álvarez (Maquinistas Navales); Roberto Bani (Confederación de Prácticos); y Pablo Olivera (Asociación Mutual de Prácticos del Río Paraná). LP, 4/08/1950.

dirección no peronista. En su análisis hemos tenido que revisar algunas imágenes consagradas sobre los sindicatos que no adherían al peronismo y hemos intentado avanzar en algunas precisiones.

Citamos en el inicio del texto la hipótesis de Hugo Del Campo, según la cual el *sindicalismo* como corriente ideológica del movimiento obrero inauguró ciertas prácticas que estarían presentes en el sindicalismo peronista. La FOM, como máximo exponente de esta tendencia, tempranamente desarrolló ciertas características que se generalizarían con el advenimiento del justicialismo: la apelación al arbitraje favorable del estado, el pragmatismo, la tendencia a superar la organización por oficios y el impulso a formar sindicatos nacionales únicos y centralizados por rama de actividad, el apoyo a los gobiernos que sostuvieran sus reivindicaciones, una orientación predominantemente economicista, así como un proceso creciente de burocratización. Estos aspectos son fácilmente reconocibles en el sindicalismo peronista. Pero, paradójicamente, la consolidación de varios aspectos de la orientación *sindicalista* coincidirá con el ocaso de su organización más significativa, desarrollada por más de un cuarto de siglo. ¿Cómo sucedió esto? ¿Por qué el gremio marítimo no pudo seguir conviviendo con el gobierno justicialista como en los primeros años? ¿Cómo interpretar el conflicto en cuestión?

Un primer punto a destacar es que el concepto de reformismo (y todas las prácticas asociadas a él) es tan ineludible como insuficiente para explicar el devenir de la clase obrera durante el peronismo. En segundo lugar, la recurrente referencia al término para caracterizar a distintas corrientes obreras (*sindicalismo* y peronismo, por ejemplo), homologa abstractamente prácticas que en los hechos se fueron diferenciando y que en el devenir de la coyuntura histórica definieron formas y contenidos divergentes. Si se acepta que una estrategia reformista fue dominante en la clase obrera durante los años del gobierno peronista, entonces, es necesario problematizar el concepto e indagar empíricamente tanto sus posibles articulaciones concretas como su desarrollo en el tiempo.

En el caso investigado, los hechos muestran que en el gremio marítimo era hegemónica una estrategia reformista, pero el análisis pormenorizado de las luchas internas de los obreros del sector rescata

que diferentes fracciones<sup>100</sup> luchaban por imponerle una orientación determinada<sup>101</sup>. En este sentido sostenemos que la estrategia reformista de la clase obrera podía tomar varios caminos, y que su definición corresponde al resultado de las luchas emprendidas por la dirección del proceso. Cada opción proponía una forma particular de resolver las demandas gremiales y organizar los sindicatos, así como para relacionarse con las centrales obreras nacionales e internacionales, los partidos políticos, las empresas, el gobierno, otras clases sociales, etc. En este marco, para entender por qué se impuso una posibilidad sobre las otras, creemos que es necesario analizar la proyección de cada fracción hacia este conjunto de relaciones en una coyuntura histórica determinada, signada por una correlación de fuerzas sociales y políticas particular que las contenía y las condicionaba, pero sobre la que actuaban e influían a su vez.

### La huelga marítima de 1950 y las diferentes orientaciones de la estrategia reformista de la clase obrera durante el primer gobierno peronista. A modo de conclusión.

Podríamos resumir en dos puntos los objetivos centrales que nos propusimos en el presente texto: analizar la huelga marítima de 1950 y avanzar en el estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista. En este sentido, ¿qué nos muestra la dinámica del conflicto?

La huelga se originó con motivo de reclamos insatisfechos sobre aumentos salariales y mejoras en las condiciones de trabajo. Ello se enmarcaba en el pedido de solución integral de los problemas del gremio. Debemos mencionar un acuerdo general al respecto, aunque surgían diferencias sobre el contenido concreto de las demandas, la forma de

<sup>100</sup> Utilizamos el término fracción en un sentido político, que no debe ser confundido con la idea clásica de fracción obrera vinculada a su pertenencia a una rama de actividad económica. Con esta intención puede ser reemplazado por sector, parcialidad o grupo. Sin dudas, la constitución de fracciones obreras al interior de cada gremio merece más estudios y mejores definiciones.

<sup>101</sup> En nuestro estudio sobre la huelga frigorífica de 1950 destacábamos la pertinencia de la distinción entre un reformismo con dirección burguesa y un reformismo con dirección obrera. Consideramos que el análisis allí desarrollado es adecuado también para este caso, aunque salvando las particularidades del caso. En una próxima etapa de la investigación avanzaremos en esta precisión a partir de la comparación de las distintas experiencias indagadas.

conseguirlas y sobre quiénes debían encarar la resolución de los reclamos. Estas definiciones delimitaban por lo menos dos sectores, los cuales mostraban sus credenciales para constituirse en representantes legítimos de la negociación y, por extensión, del gremio.

¿Cuáles fueron los caminos y las instancias elegidas para realizar los reclamos? Los obreros marítimos buscaron encauzar sus demandas por las vías institucionales creadas por el propio gobierno peronista para la regulación de las relaciones laborales. Ambas fracciones intentaron insertarse en este esquema, aunque sus perspectivas diferían en la legitimación de sus posiciones y en la interpretación de su funcionamiento «correcto». Los cegetistas basaban su acción en su apoyo incondicional al gobierno peronista en tanto lo caracterizaban como un gobierno de los trabajadores, y tras esta declamación homologaban sus posiciones a las del gobierno y así entroncaban sus decisiones dentro de un marco institucional de legitimidad. Tanto su lugar de dirección en la central obrera, su identidad política como su participación en la gestión del estado, eran consideradas credenciales suficientes para hablar en nombre de los trabajadores marítimos.

La CGGMA, por su parte, también encaraba su lucha en defensa de las instituciones creadas por el propio gobierno peronista. Incluso la reivindicación de los huelguistas tenía el aval de la firma del ministro de Transporte, rubricada en el convenio colectivo de agosto de 1949, lo que le imprimía legalidad a su pedido. Esta legitimidad era reforzada por la CGGMA al mostrarse como una interlocutora aceptada por el estado para realizar acuerdos. La CGGMA, sin reconocerse peronista, intentaba convivir con el gobierno señalando su predisposición a la negociación con el estado, su apoyo a ciertas obras del gobierno y su conformidad con el desarrollo de la marina mercante nacional. En respuesta a esta actitud, el gobierno de Perón desde sus orígenes se relacionó con la entidad. De hecho, sus primeros interlocutores no podían ser peronistas, sino que inevitablemente provenían de la «vieja guardia sindical»<sup>102</sup>.

Pero, si la CGGMA era una entidad legítima y reconocida, si su reclamo en términos generales era apoyado por todo el gremio y estaba avalado por el propio estado, y si las demandas se realizaban por la vía institucional correspondiente, ¿dónde radicaba la razón de un conflicto

<sup>102</sup> Ver Torre, Juan Carlos, *La vieja guardia sindical y Perón*, Sudamericana, Bs. As., 1990.

tan profundo y prolongado?

En aquellas jornadas la huelga puso en evidencia que la propia estructuración de los sindicatos y su relación con el gobierno y el estado estaban en terreno de discusión en la nueva coyuntura. Si en un primer momento (1946-1949) el gremio marítimo pudo desarrollar su estrategia conviviendo con el gobierno, con el advenimiento de la crisis económica y la creciente polarización política entre peronismo y antiperonismo el panorama fue otro. La huelga de 1950 mostraba tanto los límites que encontraban los marítimos para profundizar su estrategia reformista, como las dificultades para consolidar la organización unitaria de los trabajadores del sector con una orientación sindical autónoma del gobierno. Por su parte, el gobierno peronista y los sindicatos que le eran orgánicos asumían las dificultades de mantener el acuerdo entre el estado y los sindicatos en los términos originales, y proponían una reestructuración del vínculo para enfrentar la nueva etapa.

En este marco, las demandas selladas en el convenio colectivo de 1949 entre el estado y la CGGMA se le presentaron al oficialismo como excesivas para la nueva coyuntura. El gobierno peronista comenzaba a desacelerar su política reformista y a modificar los esquemas de su propia regulación institucional. En este camino esperaba también entablar otra relación con los sindicatos. Como contraparte, desde el movimiento obrero también emergía la batalla organizativa. En el gremio marítimo pronto se evidenció que contrastaban dos modelos de sindicato único para la rama de actividad: su estructuración, su funcionamiento y sus objetivos los fueron diferenciando. Ambas posibilidades se correspondían con la estrategia reformista de la clase obrera, aunque queda claro que de manera distinta.

La CGGMA buscaba insertarse en el sistema existente y lo hacía en los términos propuestos por el estado, pero en esta perspectiva se permitía diferir y enfrentar a fin de defender las conquistas y los derechos por los que los trabajadores marítimos adhirieron a la política laboral peronista: salarios iguales o superiores al costo de vida, mejoras en las condiciones de trabajo, inclusión del conjunto del gremio en los beneficios, regulación institucional de las relaciones entre el capital y el trabajo a través de paritarias y convenios colectivos, autonomía sindical,

principalmente. Por su parte, los cegetistas centraron su objetivo en la defensa de un gobierno que consideraban propio, frente a los problemas ocasionados por la crisis económica y el contraataque de las fuerzas sociales y políticas antiperonistas, relegando para este objetivo prioritario ciertas conquistas, la incorporación del conjunto de los trabajadores a las reformas y gran parte de su autonomía sindical.

En aquel contexto de crisis económica y polarización política, la cuestión sindical, a su vez, incrementaba su importancia, y su reacomodamiento en la correlación de fuerzas sociales y políticas del momento se convertía en un problema que trascendía la cuestión económico-corporativa. En ese marco, las luchas sindicales estaban inmersas en las disputas generales por el rumbo que tomaría el peronismo como fuerza social-política y como gobierno.

Así, una huelga que se siguió desarrollando pese a ser declarada ilegal, que paralizó la flota nacional incluyendo a la estatizada, que desconoció las disposiciones del gobierno y que incluso lo enfrentó, entró objetivamente en un terreno de disputa política. Y si esta situación de hecho no era reflejada en las declaraciones de los huelguistas -quienes expresaban que el movimiento era meramente económico-, el gobierno y la CGT se encargaron de hacer pública esta característica de la huelga al reseñar las consecuencias políticas negativas que la acción tenía contra el gobierno y la marina mercante nacional. El carácter político de la lucha, entonces, podía ser reconocido tanto en la propia situación objetiva como a partir de su puesta en escena por decisión del gobierno. A su vez, es necesario destacar un tercer aspecto relacionado a la cuestión, el cual señala su desarrollo en la propia sociedad política del momento<sup>103</sup>.

Puede leerse en términos generales que hubo una voluntad política por parte de los distintos sectores por ejercer un poder social acumulado para mantener posiciones consideradas garantizadas por el gobierno peronista. La acción pasó a desarrollarse en el espacio de la sociedad política cuando ambas parcialidades excedieron los procedimientos administrativos legalizados por el estado para regular la sociedad civil.

<sup>103</sup> Tomamos la definición de «sociedad política» propuesta por Antonio Gramsci en el apartado «Notas sobre la política y el estado moderno», compilado en *La política y el estado moderno*, Planeta-Agostini, Barcelona, 1985.



La lucha de cada una de las fracciones, pues, buscaba ejercer cierta influencia en el gobierno, es decir, en la forma en la que éste regula el funcionamiento de la sociedad civil a través del estado<sup>104</sup>. En tal sentido podemos citar algunos ejemplos. La CGGMA no aceptó la conformación de la comisión paritaria sin su presencia, no esperó las resoluciones estatales sin medidas de fuerza como indicaban las leyes vigentes, tampoco frenó su acción por la declaración de ilegalidad de la huelga. Por su parte, los cegetistas y el gobierno desconocieron la firma del convenio colectivo de agosto de 1949, negaron la representatividad de la CGGMA, hicieron acuerdos en nombre de los marítimos desconociendo muchas de las autoridades elegidas en cada oficio y, en algunos casos, la CGT intervino organizaciones que ni siquiera estaban afiliadas a la central obrera.

De esta manera las asociaciones civiles trascendían sus funciones «naturales» y se politizaban. El gremio marítimo no pudo evitar contradicciones en este tránsito, tanto por sus propias concepciones apoliticistas como porque quienes dirigían el estado sólo toleraban una politización en términos peronistas<sup>105</sup>. Además, la propia noción peronista de la política complicaba aún más el panorama. Los discursos oficialistas, y particularmente los de Perón, renegaban de cualquier tipo de actividad política al interior de los sindicatos; sin embargo, ello era una realidad innegable, realidad que en algunos casos era estimulada por el propio líder justicialista. Ciertos dispositivos ideológicos del gobierno despolitizaban la identidad política peronista y en términos peyorativos y negativos politizaban las opciones que no se correspondían con las perspectivas del oficialismo.

Frente a esta configuración político - ideológica, para desarrollar sus reclamos la CGGMA buscó mantener su autonomía sindical y al mismo tiempo acomodarse dentro de las disposiciones legales que institucionalizó el peronismo. En este camino intentó que sus acciones no fueran rechazadas bajo la acusación de política antiperonista. La CGGMA pretendió replicar las imputaciones del oficialismo señalando su acuerdo

con la intervención del estado, su apoyo a la flota nacional y su reconocimiento de las obras del gobierno. Este apoyo explícito le permitía justificar, en los términos propuestos por el gobierno, su lucha por la profundización del programa reformista impulsado por el peronismo en sus orígenes y que en esa coyuntura pretendía frenar. Pese a la filiación no peronista de su dirección y su tradición *sindicalista*, lejos de ser intransigente, la CGGMA intentó convivir con el gobierno peronista para desarrollar reivindicaciones por las que los marítimos venían luchando desde largos años atrás.

En la nueva coyuntura, sin embargo, el gobierno y la CGT decididamente llevaron la disputa al terreno político y desde allí actuaron. Sin la consideración de esta decisión no podrían entenderse ciertos aspectos contradictorios de la batalla organizativa. El gobierno actuaba de manera ilegal, por ejemplo, negando su propio esquema institucional y desconociendo los convenios colectivos que él mismo avaló. Sumidos en una lógica política que subordinaba los propios preceptos técnico-administrativos sancionados por el gobierno, poco podía hacer la CGGMA al defender las disposiciones institucionales legalizadas por el oficialismo<sup>106</sup>. Pero, ¿cómo percibieron esta situación los distintos sectores en lucha? ¿Cómo se proyectaron para definirlo a su favor? El conflicto sin dudas tuvo una génesis, un desarrollo y un momento de resolución, y para su análisis es importante conocer cómo asumieron teóricamente este devenir las diferentes fracciones<sup>107</sup>.

En última instancia, como ya ha señalado Antonio Gramsci, «el análisis de los diversos grados de correlaciones de fuerzas sólo puede culminar en la esfera de la hegemonía y de las relaciones ético-políticas»<sup>108</sup>. En este

<sup>104</sup> Ver Gramsci, A., op. cit., y Contreras, G., «El peronismo obrero...», op. cit.

<sup>105</sup> Un trabajo que también aborda el espacio de la sociedad política en los conflictos sindicales de la época es el de Omar Acha, «Las huelgas bancarias...», op. cit. Para un desarrollo más amplio de la propuesta del autor ver «Sociedad civil y sociedad política durante el primer peronismo», Desarrollo Económico N° 174, Bs. As., 2004.

<sup>106</sup> Perón no dudaba en sancionar a sus propios funcionarios cuando éstos no respondían a las decisiones que consideraba propicias para la coyuntura. Así el ministro de Transporte, Juan F. Castro, (quien ya había firmado en agosto de 1949 un convenio con los marítimos que el gobierno no estaba dispuesto a afrontar en 1950), tuvo que renunciar luego de contrariar la decisión de Perón y acceder a las demandas de los ferroviarios en huelga. Para más detalles ver Contreras, G., «Ferroviarios...», op. cit.

<sup>107</sup> Cabe recordar que los hombres adquieren distintos grados de conciencia de los conflictos fundamentales en el terreno de la ideología. Pero a su vez, la disputa teórica no tiene importancia sólo en sus aspectos cognitivos o discursivos, sino que una de sus razones más importantes radica en las fuerzas materiales que organiza y la orientación práctica que les da.

<sup>108</sup> Gramsci, Antonio, «Algunos aspectos teóricos y prácticos del economicismo», en La política y el estado moderno, Planeta - Agostini, Barcelona, 1985, pág. 102.

sentido, un gran acierto de los dirigentes peronistas consistió en definir a su favor los términos «legítimos» en los que debía desenvolverse la actividad sindical. Confluyendo con ciertas corrientes apolíticas del movimiento obrero, el oficialismo resumió la esfera de acción «natural» de los sindicatos a las demandas económicas y corporativas. Complementariamente, la política y la ideología fueron presentadas como una cuestión externa a los trabajadores, las cuales se debían evitar ya que sólo cumplían con la tarea de dividirlos como clase (en sentido corporativo) en beneficio de otros intereses, siempre «inconfesables». Recuérdese el consentimiento de la CGGMA al respecto.

Pero si esta proyección del gobierno pretendía alejar a los trabajadores de la política partidaria de los antiperonistas, también su formulación dificultaba su imprescindible apoyo político para la causa peronista. Para resolver esta complicación el justicialismo se autopresentaba como un movimiento o una filosofía que, desvinculada de la política y la ideología, era la expresión de los intereses de la nación en su conjunto. Encubriendo discursivamente la efectiva práctica política de los trabajadores cegetistas, se buscaba a su vez negarle esa posibilidad al contrincante de turno<sup>109</sup>.

De esta manera la concepción dominante sobre los conflictos obreros construida por los dirigentes del gobierno peronista vinculaba lo legal y aceptable a los movimientos de carácter meramente económico (sindical) que no discutían las políticas del gobierno y condenaba toda actividad que tuviera alguna relación con preceptos políticos (opositores). Tan efectiva fue su formulación que sobre esta matriz presentaron sus posiciones las diferentes fracciones obreras. Los huelguistas, más allá de lo que los hechos expresaban, en sus declaraciones intentaban mantenerse en el primer nivel de relaciones (económico-corporativo), mientras que el gobierno, cuando se vio complicado por los reclamos formulados, sentenció su desarrollo en el «inaceptable» espacio de la política. Allí existió un aspecto importante de la lucha teórica<sup>110</sup>.

<sup>109</sup> Otra discusión es la que plantea este problema al interior de la alianza social-política peronista, donde el mismo esquema podría reproducirse entre las fracciones burguesas que dirigen la alianza y los sectores obreros que la apoyaban en forma subordinada.

<sup>110</sup> La enunciación de las tres direcciones de la lucha (economía, política y teórica) corresponde a Federico Engels (Las luchas campesinas en Alemania, Enlace-Grijalbo, México, 1971) y la misma fue retomada por Vladimir Lenin (¿Qué hacer?, Palomino, La

En la reconstrucción de los hechos, observamos que los huelguistas marítimos justificaron su reclamo en términos meramente económicos. Pero, si esta perspectiva les permitió desarrollar la huelga dentro de un marco de legitimidad, cuando el conflicto se extendió, las proyecciones teóricas del planteo adoptado no les permitieron profundizar su lucha, y comenzaron a prevalecer las posiciones del gobierno y la fracción cegetista. Cuando la disputa dejó de ser un problema «gremial» y entró con más claridad en el terreno político, teóricamente se fue debilitando la posición de la CGGMA. Emergían así ciertas limitaciones históricas de la corriente *sindicalista*, que negaba la importancia de una esfera sin duda determinante.

Los marítimos en huelga no lograron plantear el conflicto sobre otros ejes. La tradición *sindicalista* de su dirección les impedía valorar positivamente la actividad política, y sólo pudieron legitimar su acción en los términos expuestos por los dirigentes peronistas. En última instancia, su debilidad crecía con sus dificultades para plantear una alternativa política al reformismo propuesto por el gobierno. En este sentido, como ya citamos anteriormente, la CGGMA se escudaba tras sus declaraciones de intereses puramente sindicales, reconociendo la «utilidad de la acción estatal», ponderando las obras del gobierno, valorando el «patriotismo», enalteciendo la «marina mercante nacional». Sin poder trascender las ideas dominantes del momento, estos conceptos entraron en una fuerte contradicción con las acciones que la enfrentaban al gobierno y con la declaración del boicot internacional a los barcos argentinos. Con esta medida, por ejemplo, la CGGMA ganó las fuerzas necesarias para contrarrestar el hambre y el cansancio provocados por más de tres meses de huelga, pero no logró conjugar teóricamente la acción desarrollada y las concepciones expresadas, debilitando así su proyección y su legitimidad<sup>111</sup>.

Plata, 1946). Las tres direcciones de la lucha, con sus singularidades, siempre están presentes en los conflictos obreros, articuladas de distinta manera, por supuesto, y donde siempre prima una sobre las otras, orientando su desarrollo en cierto sentido. Por otro lado, en cada hecho (huelgas en este caso), las diferentes fracciones de la clase obrera combinan de diversas formas las tres direcciones de la lucha, y su distinción y jerarquización nos permite también acercarnos al conocimiento de las proyecciones particulares de la estrategia obrera que cada sector formuló en determinados momentos.

<sup>111</sup> Es ilustrativo al respecto el comentario de Antonio Gramsci sobre ciertas corrientes

En una coyuntura de crisis económica y de polarización de las posiciones políticas, el boicot a la marina mercante nacional era una acción tan fuerte como polémica. A las pérdidas económicas se le sumaba el perjuicio político que ello generaba al gobierno peronista. La adhesión a la huelga de los partidos políticos antiperonistas (PC, PS y UCR), le sumaba poca fuerza a la apartidaria CGGMA y auspiciaba a su vez la denuncia cegetista de una confabulación de «los elementos de la ex Unión Democrática» junto a sus «aliados extranjeros» contra la marina mercante nacional, el justicialismo y el país, «al servicio de la oligarquía y los intereses foráneos». El discurso maniqueo esgrimido por la CGT parece haber logrado efectividad con la enunciación de una diferenciación tajante entre los obreros justicialistas y los enemigos del pueblo, el peronismo y la patria. Se cerraba teóricamente la posibilidad para los apoyos independientes; se estaba totalmente con el gobierno peronista o se estaba con sus enemigos y la «antipatria». Con esta formulación desaparecían los espacios para la opción intermedia practicada por la CGGMA en los orígenes del peronismo: el apoyo a la política del gobierno con el mantenimiento de la autonomía sindical.

La disputa teórica del momento definía en última instancia lo que iban a priorizar los trabajadores para desarrollar su estrategia reformista en aquel contexto conflictivo<sup>112</sup>. Si tuviéramos que resumir las dos orientaciones posibles de la estrategia reformista predominante en el gremio marítimo, diríamos que, por un lado, estaban quienes consideraban que el movimiento obrero debía abogar en primer término por sus intereses sectoriales inmediatos, incluyendo al conjunto en los benefi-

---

economicistas. El autor señala que en esta concepción de la realidad «no se comprende por qué los hechos ideológicos de masas están siempre atrasados en relación a los fenómenos económicos de masa y que, por consiguiente, en ciertos momentos el impulso automático debido al factor económico es frenado, obstaculizado e incluso destruido momentáneamente por elementos ideológicos tradicionales; que por esto debe existir una lucha consciente y dispuesta de antemano para hacer «comprender» las exigencias de la posición económica de masas que pueden estar en oposición con las directivas de los jefes tradicionales. Siempre se requiere una iniciativa política apropiada para liberar el impulso económico de las trabas de la política tradicional...», «La política y el estado...», op. cit., pág. 103.

<sup>112</sup> Siguiendo nuestra argumentación, podemos decir que si en la huelga prevalecieron primero los aspectos sindicales y luego los políticos, esos momentos pueden ser relacionados al estado de la lucha teórica, donde cada fracción intentaba hacer prevalecer sus concepciones en el conjunto del gremio. En gran parte, de la resolución de la lucha teórica dependía que el conflicto se ubicara en el ámbito en el que cada sector era más fuerte y consistente.

cios, manteniéndose independiente de los partidos políticos y del gobierno, apoyando ciertas iniciativas del estado pero sin involucrarse en la actividad política. Mientras, por otro lado, se encontraban quienes entendían que en primer lugar había que defender la alianza social y política en el gobierno (de la cual la mayoría obrera formaba parte o por lo menos apoyaba), como reaseguro de las políticas reformistas implementadas, más allá que para ello tuvieran que relegar momentáneamente ciertas conquistas gremiales.

Las falencias de la CGGMA en la lucha teórica para contrarrestar este último planteo terminaron de definir su suerte. En cambio, fue un gran acierto de los dirigentes oficialistas resolver el conflicto en el plano teórico y ubicarlo así en el terreno de la política, lo cual no sólo legitimó a los marítimos cegetistas sino que puso a su disposición los recursos de la central obrera, el Partido Peronista y el estado, recursos de los que carecía la fracción huelguista y que no supo o no pudo suplir con las posibilidades abiertas por la solidaridad de los otros dos gremios del puerto, el boicot internacional de la FIT y el apoyo de los partidos políticos opositores. Todo ello hubiera implicado entrar abierta y conscientemente en el «inaceptable» espacio de la lucha política. De esta manera, los huelguistas le demandaban mejoras al gobierno peronista, reafirmando las posibilidades de esa proyección, pero sin perspectivas de construir una alternativa política superadora y viable que compitiera con el programa reformista sostenido en ese momento por el gobierno, que con todas sus limitaciones, y frente sus detractores, logró seguir mostrándose como la opción real más beneficiosa para la mayoría de los trabajadores.

### Resumen

*Enmarcado en un proyecto de investigación que pretende conocer la forma en la que participó la clase obrera durante el gobierno peronista, el siguiente artículo se centrará en el estudio de la huelga marítima de 1950. En su observación y conceptualización se persigue el objetivo de indagar la estrategia que se dieron los trabajadores en ese momento particular de su desarrollo. Vale aclarar que la huelga marítima de 1950 ha sido poco considerada por los estudios sobre el período. La ausencia llama la atención si se considera la magnitud que tuvo el conflicto y la importancia que le dieron los actores de la época. Nuestra investigación señala que la huelga, ocurrida entre abril y agosto de 1950, cobró gran notoriedad tanto porque se paralizó gran parte de la flota nacional como por su significativa repercusión en puertos extranjeros. Los avances en el estudio de aquellos sucesos nos permitirán recuperar la historia de un episodio importante de las luchas de la clase obrera argentina, precisar la actuación de un gremio con dirección no peronista y complementar nuestros conocimientos sobre la dinámica de los conflictos sindicales acaecidos durante el gobierno peronista. En el devenir de esta tarea, el análisis de distintas aristas del reformismo no podrá estar ausente.*

### Abstract

*This article deals with the maritime strike of April-August 1950, as part of a research project about how the working class participated during the Peronist government. Through its observation and conceptualization we aim to investigate the strategy the working class had at that moment of its development. It is worth clarifying that the maritime strike of 1950 has had little consideration in the studies on the period. This relative absence calls the attention, taking into account the magnitude the conflict had and the importance that the contemporary actors gave to it. Our research shows that this strike was very well-known at that time not only because a great part of the national fleet's activity was stopped but for its significant repercussion in foreign ports. The advances in the study of those events will allow us to recover the history of an important episode of the struggles of the Argentine working class, to specify the action of a trade union with a non-Peronist leadership and to increase our knowledge on the dynamics of the trade union conflicts during the Peronist government. One of the issues to develop is the analysis of different aspects of «reformism».*