

Desarrollo de la marina mercante nacional e internacionalismo obrero, ¿frentes gremiales compatibles? Dilemas y convicciones del sindicalismo marítimo durante el primer gobierno peronista (1946 - 1951)

*Development of national mercant maritime and labor internationalism, ¿are trade-unions compatible fronts?
Dilemmas and maritime trade-unions convictions during the first Peronist government (1946 - 1951)*

Gustavo Nicolás Contreras*

Resumen

El siguiente artículo tiene por objetivo rescatar y analizar algunos aspectos significativos de la actividad sindical de la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA). Las dificultades de plasmar en la práctica, es decir en los barcos, la legislación social y laboral sancionada durante el gobierno peronista así como la profundización de lucha sindical contra la política patronal del cambio de bandera estimularon a los trabajadores marítimos confederados a plantear sus demandas gremiales y su desarrollo organizativo desde una perspectiva global. Tras esta orientación, en 1948, adhirieron a la Federación Internacional del Transporte (FIT), participando de sus congresos e impulsando la seccional latinoamericana. En este marco, propiciaron boicots contra los cambios de banderas y la formulación de una legislación laboral de carácter mundial que evitara que la competencia de fletes en el mercado internacional se dirimiera a costa de una mayor explotación de la fuerza de trabajo. En aquella coyuntura “populista”, en la que la mayoría de los estudiosos sobre la historia del movimiento obrero argentino señalan la fuerte impronta de un creciente nacionalismo en el proletariado, el devenir del personal embarcado no deja de llamar la atención y su pesquisa aporta elementos para complejizar la mirada sobre aquel proceso. Más aún cuando, en pleno desarrollo de la “gran” huelga marítima de 1950, la CGGMA logró que la FIT declarara el boicot internacional contra la flota mercante argentina en solidaridad a sus reclamos.

Palabras claves: Trabajadores marítimos - internacionalismo obrero - nacionalismo - marina mercante nacional - mercado internacional de fletes

Abstract

The following article aims to rescue and analyze significant aspects of union activity of the “Confederación General de Gremios Marítimos y Afines” (General Confederation of Maritime and Allied Trades). The difficulties to translate into practice, just on ships, social and labor legislation enacted during the Peronist government and deepening political union struggle against flag change employers encouraged the Confederation of maritime workers to raise their demands and organizational development from a global perspective. After this orientation, in 1948, they joined the International Federation Transport (IFT), participating in conferences and encouraging its Latin American branch. In this framework, they propitiated boycotts against changes of flags and the formulation of a global labor legislation that would prevent the competition in the international freight market resolving it not at the expense of further exploitation of the labor force. At that juncture “populist”, which many scholars on Argentine labor history point to the strong imprint of a growing nationalism in the proletariat, becoming embarked staff the singular subject to provides elements to research complicate the look on the process. Especially when, in the development of the “big” maritime strike of 1950, the Maritime Confederations got the IFT declared an international boycott against Argentina merchant fleet in solidarity to their claims.

Key Words: maritime workers - labor internationalism - Nationalism - national merchant maritime - international freight market

* El autor es Doctor en Historia por la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP), becario doctoral del Conicet y miembro del Grupo de Investigación sobre Movimientos Sociales y Sistemas Políticos en la Argentina Moderna de la UNMdP.
gustavoke@hotmail.com



Para Paz, con la alegría de saber que desde ahora navegaremos juntos los mares de la vida.

Introducción

En el presente artículo nos proponemos indagar cómo el sindicalismo marítimo argentino durante el primer gobierno peronista afianzó convicciones nacionalistas al mismo tiempo que se proyectó hacia la coordinación de una solidaridad obrera en el plano internacional. Seguramente, sobre todo en la segunda posguerra, no era novedoso que desde posiciones nacionalistas los trabajadores se propusieran enfrentar al capital internacional y que para ello tejieran redes organizacionales tanto en el ámbito local como en el mundial. Pero, ¿cómo fue asumida esta combinación cuando la tarea debía ser emprendida en una actividad en la que el estado crecientemente nacionalizó las empresas del sector y, a su vez, terminó convirtiéndose en el principal propietario de la rama?

La consideración del tema cobra relevancia al menos por tres aspectos: rescata una perspectiva del movimiento obrero común en otras latitudes, reseña uno de los dilemas que atravesó el sindicalismo revolucionario como tendencia político-sindical y complejiza la idea que postuló que, desde la década del 1920, el gremio marítimo, al igual que lo habría hecho todo el movimiento obrero durante el gobierno peronista se tornó nacionalista (orientación azuzada ideológicamente por la influencia de la estatización de empresas vinculadas a recursos estratégicos de la economía del país). Por otra parte, la tarea complementa el estudio de la huelga de los trabajadores de los barcos desarrollada en 1950, ya publicada en el primer número de esta misma revista.¹ Aquel paro, llamativamente, provocó el boicot internacional a la marina mercante argentina en puertos europeos y en Uruguay. El apoyo brindado por la Federación Internacional del Transporte (FIT) fue fundamental para la profundización de la medida de fuerza. De hecho, fue la sorprendente magnitud de la coordinación transnacional la que motivó nuestra inquietud por conocer algunas de sus características y fundamentos.

Una tensión recorrerá el texto. Por un lado, los marítimos argentinos valoraron positivamente el proceso de nacionalización de la flota mercante iniciada en el gobierno de Ramón Castillo, reforzada por el golpe militar de 1943 y extendida durante la presidencia de Juan D. Perón, sobre todo cuando en mayo de 1949 estatizó la compañía Doderó (ex Mihanovich). Por el otro, pese al importante desarrollo de la organización sindical de los marítimos durante el primer cuarto del siglo XX, será recién en los primeros años del gobierno peronista cuando el Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU) y la Confederación General de Gremios

¹ Véase Contreras, Gustavo Nicolás: “En río revuelto ganancia de pescador. El gremio marítimo y el peronismo. Un estudio de la huelga de 1950”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n° 1, Mar del Plata, 2008. En este artículo el lector también encontrará un breve estado de la cuestión referido a los estudios dedicados a los trabajadores marítimos durante el primer peronismo.

Marítimos y Afines (CGGMA) establezcan lazos orgánicos con la FIT, y que en este marco impulsen una acción de protesta internacional que los tendrá como protagonistas. Frente a esta doble perspectiva, nos interesa escrutar cómo balancearon ambos frentes, cómo articularon sus convicciones en dos planos que crecientemente se fueron tensando a mediados del gobierno peronista. Para avanzar sobre la cuestión, nos detendremos particularmente en las proyecciones vertidas al respecto en las páginas de *Con-gremar*, mensuario de la CGGMA en el que escribían gran parte de los principales dirigentes sindicales marítimos del momento. Creada por el sindicalismo marítimo en el marco de su proyecto para unificar a todos los oficios de la rama de actividad en una sola entidad, sus páginas se convirtieron en un vocero destacado de las ideas, pretensiones, acciones y orientaciones del gremio.² Su consulta se tornó reveladora a los efectos de analizar el tema propuesto.

Un gremialismo de carácter internacional

Desde sus orígenes organizacionales, los trabajadores de los barcos se vieron en la necesidad de construir una solidaridad internacional en correspondencia con la estructura del transporte marítimo y fluvial, la cual demandaba sindicalmente, por lo menos, una coordinación regional de las fuerzas obreras para enfrentar a una burguesía transnacional que se desenvolvía en distintos puertos del mundo. Así, por ejemplo, desde 1909, la Mihanovich era una compañía que concentraba capitales de origen croata, italiano, argentino e inglés, y operaba en Argentina, el sur de Brasil, Paraguay y Uruguay.³ Sobre este entramado, una huelga en un territorio determinado podía ser sorteada fácilmente por las patronales contratando trabajadores de un país limítrofe u operando en sus puertos. Sus intereses, y sus bases de maniobras, estaban ramificados por los menos regionalmente.

De igual modo, la táctica empresarial del “cambio de bandera” complicaba a los marítimos que en un determinado país estaban mejor organizados sindicalmente que sus vecinos. El cambio de bandera consistía en la utilización en los barcos de una bandera de un país que no se correspondía con la del país donde se asentaba la sede comercial de la empresa. Con esta estrategia los propietarios lograban contratar la fuerza de trabajo en los países donde la legislación era más favorable para los intereses del capital.⁴

² Sobre la CGGMA, véase Contreras, Gustavo Nicolás: “Del sindicato único marítimo a la central obrera sindicalista: la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (1947 – 1950)”, *IX° Jornadas del Departamento de Historia*, UNMdP, Mar del Plata, noviembre de 2012.

³ Caruso, Laura, “Del Adriático al Riachuelo: obreros y patronos croatas en la industria marítima de la Buenos Aires del Centenario”, *I Seminario Internacional Mundos del Trabajo – V Jornada Nacional de Historia del Trabajo*, Florianópolis, Brasil, octubre de 2010.

⁴ Véase Caruso, Laura: “Control a bordo: La federación Obrera Marítima, 1916-1921”, en Dicosimo, Daniel y Simonasi, Silvia: *Trabajadores y empresarios en la Argentina del Siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Rosario, Prohistoria, 2011.



Una escala de lucha sindical eficaz en el sector, por lo tanto, era inevitablemente transnacional. Tempranamente, la situación fue comprendida por los obreros británicos, quienes, desde 1890, impulsaron una Federación Internacional de Trabajadores del Transporte. Desde entonces, los trabajadores de los puertos, y sobre todo los embarcados, tendieron a superar las fronteras nacionales y a organizarse en “sindicatos globales”.⁵ La cuestión no era simplemente ideológica sino que tenía un fuerte contenido práctico. Un sólo mar tocaba la costa de muchos países.

Los marítimos que trabajaban en la Argentina, en cierta manera, se hicieron eco de esta situación, aunque con una modalidad particular. Durante el primer cuarto del siglo XX, los obreros de los barcos avanzaron en una solidaridad regional que les permitió estrechar lazos con obreros de Paraguay, Brasil y Uruguay, geografía en la que trabajaban y militaban muchos inmigrantes de distintos países del mundo.⁶ La composición transnacional del colectivo laboral, ciertamente, también se presentaba como un desafío importante para los sindicalistas del sector, y era un motivo insoslayable que estimulaba la proyección de un gremialismo de carácter internacionalista.

El proceso de inmigración masiva en la Argentina de fines del siglo XIX y principios del XX tuvo una fuerte impronta en la conformación de la fuerza de trabajo de los puertos, lugar que se caracterizó por su pluralidad étnica. De este modo, las identidades étnicas y nacionales sumaron un elemento de diferenciación más al interior de la clase obrera.⁷ En la rama marítima se destacaba la presencia de italianos (genoveses centralmente), españoles y austro-húngaros (principalmente provenientes de la actual Croacia).⁸

Las diferencias étnicas existentes intentaban ser capitalizadas por los empresarios, quienes se ocuparon de remarcarlas con el objetivo antisindical de crear una barrera más frente al agrupamiento corporativo o clasista que impulsaban los sindicatos.⁹ La Mihanovich, por ejemplo, financió durante muchos años la Sociedad Austro-húngara de Socorros Mutuos, buscando una identificación en-

tre “paisanos”.¹⁰ Los capitalistas croatas proponían una hermandad entre los empresarios y los trabajadores de la misma procedencia, y con esta condición de armonía los priorizaban en las contrataciones. Las buenas calificaciones laborales que los inmigrantes de la región generalmente traían por su experiencia en el Mar Adriático se combinaban muy bien con la estrategia patronal de tener el mayor control posible sobre la fuerza de trabajo. Ante la creciente organización sindical de los marítimos, la Mihanovich reaccionaba y, entre otras acciones, apostaba a reforzar la identificación étnico-nacional entre patronos y obreros del mismo origen.¹¹

A medida que avanzaba el siglo XX, los trabajadores fueron incrementando su organización sindical. Para desarrollarse, inevitablemente, también tuvieron que enfrentar el desafío de unificar a trabajadores de distintas procedencias étnico-nacionales.¹² Era imposible menospreciar la presencia de millares de inmigrantes, por lo cual, en volantes, discursos y periódicos, los militantes utilizaban distintos idiomas en los que articulaban una prédica clasista que proponía la unión de todos los trabajadores del mundo frente a los capitalistas del planeta. La condición de asalariados y explotados se priorizaba sobre las procedencias natales, al tiempo que se invitaba a los inmigrantes a sumarse a las or-

¹⁰ Caruso, Laura: “Del Adriático al...”, op. cit. La misma estrategia adoptó la empresa Pirelli con los inmigrantes italianos. Véase Barbero, María Inés y FOLDER, Susana: “Los obreros italianos de la Pirelli Argentina, (1920-1930)”, en Devoto, Fernando y Míguez, Eduardo (comps.): *Asociacionismo, trabajo...*, op. cit.

¹¹ Caruso, Laura: “Del Adriático al...”, op. cit. Comenta la autora que ésta táctica antisindical de financiar la Sociedad Austrohúngara de Socorros Mutuos era complementada con “el cambio de bandera de sus embarcaciones, la simulación de venta de una parte de la compañía a una filial de un país vecino, como Uruguay o Paraguay, para efectuar el cambio de pabellón, la creación de sindicatos pro-patronales, la participación en organizaciones corporativas patronales como el CCA [Centro de Cabotaje Argentino], la AT [Asociación del Trabajo] y la colaboración con organizaciones como la Liga Patriótica. A estas pueden sumarse además la presión que desde estas organizaciones se hacía sobre los diversos poderes del Estado, incluso desde la diplomacia internacional, sobre todo inglesa”, p. 6.

¹² Hay varias perspectivas teóricas que intentan explicar la cuestión étnica. “Algunas entienden la etnicidad como una cualidad primordial, que existe de forma natural y que por lo tanto es algo dado en la existencia humana. En el polo opuesto, la etnicidad es considerada como una “situación”, ya que pertenecer a un grupo étnico está relacionado a actitudes, percepciones y sentimientos que son efímeros y mutables de acuerdo a las situaciones en las que se encuentra el sujeto. Entre ambas posiciones se sitúan los enfoques que destacan los atributos históricos, simbólicos y culturales de la identidad étnica”. En este sentido ha sido destacada “la importancia de pensar en qué momento se construyen las *fronteras étnicas*, en qué contextos se producen los movimientos de inclusión y de exclusión y cuáles son los elementos simbólicos diferenciadores”, Lobato, Mirta: *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904 – 1970)*, Bs. As., Prometeo, 2004 [2001], p. 33.

⁵ Hobsbawn, Eric: “Los sindicatos en las zonas portuarias”, en *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Barcelona, crítica, 1979 [1964]

⁶ Neto de Olivera, Vitor Wagner: *Nas águas do prata. Os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e corumbá (1910 – 1930)*, Brasil, UNICAMP, 2009.

⁷ Véase Falcón, Ricardo: “Inmigración, cuestión étnica y movimiento obrero (1870-1914)”, en Devoto, Fernando y Míguez, Eduardo (compiladores): *Asociacionismo, trabajo e identidad étnica*, Buenos Aires, CEMLA-CSER-IEHS, 1992, p. 251.

⁸ Caruso, Laura: “Del Adriático al...”, op. cit.

⁹ Las diferencias étnicas e idiomáticas, por ejemplo, en la industria de la carne, fueron aprovechadas por la patronal para fragmentar la solidaridad entre los trabajadores en el interior de las fábricas. Véase LOBATO, Mirta: “Una visión del mundo del trabajo. Obreros inmigrantes en la industria frigorífica, 1900-1930”, en Devoto, Fernando y Míguez, Eduardo (comps.): *Asociacionismo, trabajo...*, op. cit.



ganizaciones obreras locales. Las ideologías y las prácticas político-sindicales internacionalistas no eran desconocidas por la mayoría de los recién llegados; de hecho, muchos de ellos eran los que las traían desde Europa. La vida cotidiana compartida y las experiencias conjuntas en el trabajo y fuera de él, terminarían de sellar su identificación como colectivo obrero.

La prédica clasista del sindicalismo marítimo, por otra parte, comenzó a ser complementada por referencias de carácter nacionalista. Este proceso se daba en el mismo momento en el que desarrollaban notablemente sus organizaciones y conformaban un sindicato de escala nacional que lograría agrupar a todos los trabajadores de la rama y coordinar acciones entre la oficialidad y los tripulantes.¹³ En este marco, debe señalarse que la Federación Obrera Marítima (FOM) fue una de las primeras organizaciones de carácter nacional en la Argentina. A su vez, la corriente *sindicalista*, que dirigía la entidad en ese entonces, introdujo también el nacionalismo en el movimiento obrero, proyección que apuntaló desde la dirección de la FORA IX^o Congreso.¹⁴ La nacionalización de los residentes, ciertamente, actuaba como un factor aglutinante en un colectivo laboral integrado mayoritariamente por inmigrantes, aunque, claro está, no borraba ni su variopinta composición ni sus múltiples tradiciones. En todo caso, el clasismo, tanto obrero como patronal, convivía y se tensionaba con perspectivas nacionalistas e internacionalistas que se articulaban de diversas formas.

Movimiento obrero, estado y nacionalización de la flota mercante

Luego de los importantes logros obtenidos por el sindicalismo marítimo en el quinquenio 1916-1921, las asociaciones gremiales del personal embarcado sufrieron un prolongado retroceso del que sólo se recuperaron en las vísperas del peronismo.¹⁵ La reorganización del sector sería costosa, y cuando finalmente pudieron recuperar fuerza, la Argentina, el mundo y el colectivo laboral de los marítimos habían cambiado notablemente.

Los trabajadores de los barcos aprovecharían particularmente el contexto favorable que promovía el peronismo para la concreción de reivindicaciones laborales y para el desarrollo de las organizaciones sindicales. Los diri-

¹³ Véase 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; Caruso, Laura: “El “respeto al derecho sindical” contra “la defensa del trabajo libre”. La huelga parcial marítima en el Puerto de Buenos Aires, febrero 1920-marzo 1921”, *VII° Jornadas de Investigadores del Departamento de Historia*, UNMDP, Mar del Plata, 2008; Lucena, Alberto y Villena, Cesar: “La primera burocracia sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921”, en Anuario CEICS 2008, Buenos Aires, Ediciones ryr, 2008.

¹⁴ Baily, Samuel: *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Bs. As., Hyspamerica, 1985, p. 49.

¹⁵ Véase Di Tella, Torcuato: *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Bs. As., Ariel, 2003.

gentes de las distintas asociaciones gremiales del sector percibieron positivamente muchos aspectos de la política impulsada por el naciente peronismo. Además, sus tradiciones sindicales y su orientación ideológica no eran reactivas a la negociación con el estado, y menos aún cuando se presentaba permeable a las demandas obreras.¹⁶ Así, el acercamiento de los marítimos y el nuevo gobierno se dio tempranamente, a pesar de que el sindicalismo marítimo se mostró celoso de su autonomía y prescindente en materia política. La confluencia se daba, principalmente, en torno a dos puntos. Por un lado, el acuerdo de formar sindicatos únicos por rama de actividad e impulsar medidas favorables a los trabajadores: mejoramiento de las condiciones laborales, previsión social, funcionamiento de comisiones paritarias, créditos baratos para obreros, etc.¹⁷ Por el otro, la convicción de la necesidad de desarrollar la marina mercante nacional con una fuerte participación del estado y los trabajadores.

Los marítimos ponderaron los adelantos en materia social promovidos por el justicialismo, aunque las alabanzas no fueron menores al momento de evaluar la evolución de la marina mercante nacional. Apreciaban el incremento y la modernización de los barcos privados radicados en el país, pero manifestaban una satisfacción mayor cuando analizaban el aumento de la flota estatal. Si los primeros pasos dados por el gobierno de Castillo en su formación fueron desandados en parte con la finalización de la Segunda Guerra Mundial por las repatriaciones de unidades efectuadas por Italia, Francia y Dinamarca, tal cual se estipulaba en la estatización inicial; el gobierno de Perón estimulaba los deseos más ambiciosos del gremio con la adquisición de otros buques, la construcción de nuevos barcos y la proyección de una ampliación considerable de las toneladas de desplazamiento. En este camino, los barcos comprados durante la guerra sumaban 143.076 toneladas, 32.400 los barcos adquiridos desde el armisticio hasta 1948, 34.600 los que se encontraban en construcción y 30.500 los que serían encargados en lo inmediato.¹⁸ La marina mercante argentina de ultramar pasó de tener 254.000 toneladas en 1939, a gozar de 1.322.238 en 1948, perteneciendo cerca de 250.000 toneladas a la Flota Mercante del Estado (FME).¹⁹

¹⁶ Véase del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Bs. As., Clacso, 1983.

¹⁷ Véase Torre, Juan Carlos: *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo*, Bs. As., Sudamericana, 1990; del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo...*, op. cit.; Doyon, Louise: *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*, Bs. As., Siglo XXI, 2006 [1978].

¹⁸ “La flota mercante acusa un gran desarrollo”, *Congremar N° 1*, Bs. As., febrero de 1948, p. 26.

¹⁹ Siepe, Raimundo y Monserrat, Llairó: “Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955”, *Documento de Trabajo N° 12*, Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, Bs. As., 2001. Mientras que los datos de los autores señalan que la FME sumaba 281.000 toneladas en 1946, los números de *Congremar* indican que ascendía a 240.576 en 1948. La diferencia, de todos modos, es menor y nos permite delinear una idea general sobre el volumen que representaba en el conjunto de la marina mercante



La marina mercante argentina no sólo experimentaba un amento extraordinario en su tonelaje, sino que sus servicios anteriormente limitados al cabotaje fluvial, las costas patagónicas y el sur de Brasil, se extendían al tráfico de ultramar. Y si bien, este “crecimiento brusco” propició tanto el ingreso de nuevos trabajadores sin la calificación necesaria para las tareas como carencias legales en la consideración de un trabajo a bordo que se había modernizado técnica y socialmente,²⁰ el balance no dejaba de ser positivo, ya que la asombrosa evolución de la flota era percibida como “una satisfacción grande para el pueblo argentino”. Precisaba el dirigente marítimo Juan Carbone

...es común hoy leer u oír en fuentes locales y extranjeras autorizadas, la admiración y aplauso a la magna obra marítima en marcha, lo que, en escala progresiva y beneficiosa para el país y América, adicióna tonelaje, que poco tiempo atrás parecía utópico surcara los mares bajo pabellón argentino.²¹

Ciertamente, gremialistas, funcionarios estatales y armadores coincidían en la necesidad de apuntalar el desarrollo de la flota nacional; aunque esta confluencia no borraba los intereses particulares que cada sector defendía para la aplicación práctica de esta ampliación. Sus acuerdos se tensionaban en el momento de discutir la orientación y el contenido que debía tomar el proceso. En este contexto, se reactualizaron debates referidos a: reglamento de trabajo a bordo, salarios, condiciones de trabajo, ganancias, inversiones, propiedad de los barcos (privados /estatales), sistema de mediación para resolución de conflictos, contratación del personal, calificación mínima necesaria para las tareas, ordenamiento general de la actividad y sus organismos coordinadores, etc. El “brusco” crecimiento de la flota nacional, prolíferas normativas internacionales sobre la materia y las innovadoras políticas del gobierno peronista habilitaban la posibilidad de un profundo debate en pos de considerar nuevas condiciones para la actividad.

Demandas sindicales sobre las condiciones del trabajo marítimo: el problema de las aguas internacionales

Los gremialistas del sector entendían que hasta la década del '40 la flota mercante nacional no había recibido ni la mínima atención por parte de las autoridades estatales, mien-

nacional. Sin contar los que estaban en construcción ni los proyectados, Juan Carlos Mason indicaba que la FME, en 1948, contaba con 180.000 toneladas de desplazamiento dentro de las 800.000 pertenecientes a toda la marina mercante nacional. Véase Mason, Juan Carlos: “La CGGMA ya había rebatido las argumentaciones del Capitán González Merlo”, *Congremar* N° 9, Bs. As., octubre de 1948, pp. 22, 23 y 34-37.

²⁰ “De nuestra memoria. Consideraciones sobre el desarrollo de la Marina Mercante Argentina”, *Congremar* N° 2, Bs. As., marzo de 1948, p. 28.

²¹ Carbone, Juan: “A propósito de la navidad y el año nuevo”, *Congremar* N° 1, Bs. As., febrero de 1948, p. 15. El autor era dirigente de la Confederación de Prácticos y miembro del Comité Central de la CGGMA, cargo al que renunciaría para asumir la titularidad del Comité de Jubilados de la Marina Mercante Nacional.

tras que los empresarios solo evidenciaban una preocupación por maximizar ganancias, lo que se traducía en altos niveles de explotación y malas condiciones laborales para los obreros de la rama. Y si bien percibían que estos últimos tenían un comportamiento reprochable pero en cierto modo previsible, no aceptaban fácilmente la “apatía y despreocupación” que había demostrado el poder público al respecto. En este sentido, resaltaban que la legislación sobre navegación y condiciones de trabajo a bordo era pobre y anticuada. La ausencia de una modernización legal provocaba que, en muchos aspectos, la actividad se rigiera por preceptos que venían desde los años del régimen colonial (inscritos en el Código de Comercio), cuando las condiciones técnicas y sociales del trabajo eran muy distintas. Por lo tanto, “se hace imperioso e impostergable -afirmaban- el revisar todo lo que refiere a la actividad”; sobre todo sí se quería ofrecer un incentivo a las tripulaciones existentes, y a las venideras, dado el crecimiento que acusaba la flota nacional desde los inicios de la década del 1940. Aumentar los beneficios laborales y sociales, sostenían, se tornaba imprescindible para atraer nuevos trabajadores a los barcos así como para mejorar sus capacidades y rendimiento, ya que

las características de la vida en el mar no son propicias para despertar mucho interés por esa profesión. Las largas ausencias del hogar. La vida azarosa y plena de incomodidades, son factores que deben pesar sobre los hombres que puedan sentirse atraídos hacia la carrera de marino, pero si a ello se une otras condiciones adversas, tales como malos alojamientos, alimentación deficiente, vida poco sana e higiénica, inseguridad en la continuidad del empleo, falta de protección social adecuada y muchas veces pagas inferiores a las que se obtienen en tierra, todo ese cúmulo de circunstancias tiene que constituir un pesado “hándicap” para lograr personal calificado y capacitado.²²

El incremento de la flota argentina de ultramar, iniciado en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, hacía más evidente estas falencias. El capitán Juan Carlos Mason, secretario general de la CGGMA, explicaba que, por ejemplo, la ley 9.688 de Accidentes de Trabajo aprobada en septiembre de 1915 perdía vigencia cuando el obrero marítimo se encontrara en aguas libres o de países extranjeros. La ley, que incluso no siempre se aplicaba, había sido pensada cuando los buques nacionales todavía no navegaban mares internacionales. De igual modo, el Código de Comercio estipulaba un sistema de contratación que permitía la terminación del mismo sin garantía alguna, con excepción de ciertos despidos sin causa legítima, aceptando de hecho la estacionalidad del empleo y la existencia de periodos sin goce de sueldo ni protección social. Este aspecto era directamente vinculado a la falta de legislación social para los tripulantes y para sus familias, las que frente a las prolongadas ausencias del jefe del hogar quedaban desamparadas por la ley.

La valoración positiva de la obra del gobierno peronista

²² Mason, Juan Carlos: “Urge modificar y modernizar las leyes y reglamentos marítimos”, *Congremar* N° 2, Bs. As., marzo de 1948, pp. 4-6.



que hacía el gremio, en gran parte, radicaba en su enunciativa predisposición para revertir estas carencias. El Instituto Nacional de Previsión Social y la Comisión Mixta de la Marina Mercante eran percibidos como expresión de ello; aunque -según Mason- constituían solo el punto de partida para reorganizar integralmente el conjunto de la actividad.²³ Aclaraba el capitán: “Mientras esas soluciones no se logren respaldar por una sanción legislativa que reordene todo lo existente, solamente podrá hablarse de paliativos que dejarán subsistentes las fallas actuales”.²⁴ En esta apreciación había una cuestión que era imprescindible considerar: el tráfico de ultramar, particularmente, merecía un esfuerzo que implicaba trascender las fronteras nacionales y legislar acuerdos internacionales que asegurasen el cumplimiento de la justicia social predicada por el gobierno peronista. El gremio expresaba, entonces, su preocupación por articular los avances sociales logrados en el país con la necesidad de enfrentar las dificultades que generaba para los obreros marítimos la competencia de fletes en el ámbito internacional, donde también participaba Argentina. Con este trasfondo reflexionaban:

En un país donde el gobierno progresista permita el des-
envolvimiento de una organización poderosa como la
nuestra, los salarios y las condiciones de trabajo a bordo
no sufrirán desmedro alguno; pero, ¿sucederá lo mismo
en aquellos países de incipiente desarrollo sindical, donde
sus marinas competirán en base precisamente a la miseria
de la gente marítima?²⁵

La frase evoca una preocupación internacionalista por las condiciones de vida de los marítimos del mundo. Este enfoque no era novedoso en el movimiento obrero y menos en el gremio de los embarcados. Sin embargo, la cita refiere también a una cuestión más inmediata para los nacionales. La competencia de fletes -aseguraban- se dirimiría en lo sucesivo en la reducción de los costos laborales. Los capitalistas navieros del planeta, luego de la Segunda Guerra Mundial, habían logrado establecer acuerdos internacionales, mediante conferencias, congresos, etc., que evitarían que la competencia hiciera caer las ganancias; para ello habían homogenizado los precios de los fletes.²⁶ El incremento de las utilidades sería buscado en beneficios impositivos y en la reducción de los costos laborales. En este marco, los obreros radicados en los países más pobres y en los carentes de legislación social progresista, así como los trabajadores

menos organizados sindicalmente, atraerían notablemente a los armadores. El “cambio de bandera” facilitaría las maniobras para el maridaje programado. En este contexto mundial, las reivindicaciones que iban logrando los marítimos argentinos peligraban. Por lo tanto, para la CGGMA, el frente sindical se extendía necesariamente a una escala global.

Interés nacional y condiciones laborales internacionales, un debate complejo

La CGGMA pronto encaró la tarea de participar en la coordinación de una solidaridad obrera internacional. Si los capitalistas habían hecho un acuerdo para no competir, se proponían militar para que los trabajadores hicieran lo mismo. A tal efecto, se sumaron a los esfuerzos de los sindicalistas de otras latitudes para impulsar congresos continentales e internacionales “netamente obreros”.

Estos congresos obreros -afirmaban- evitarán que la competencia entre las empresas marítimas tenga su fundamental apoyo en el hambre y en la explotación del hombre que trabaja, y que por el contrario, esta competición sea el fruto de poseer barcos mejor dotados, más veloces, de más tonelaje, y sobre todo, que las empresas, hasta ahora inmensamente retribuidas, sólo se conformen con obtener un interés razonable en compensación del capital invertido.²⁷

El momento era particularmente propicio para estos planteos. El crecimiento de la flota mercante nacional, que en el primer trimestre de 1948 se ubica en el quinto lugar de importancia en las exportaciones mundiales, actualizaba las discusiones sobre la orientación y el contenido que podían tomar las políticas de productividad en la rama.²⁸ En este punto, las políticas del Ministerio de Trabajo y Previsión (MTyP) entraron en un contrapunto con las demandas de los armadores privados e incluso con las disposiciones del propio administrador de la FME, capitán de navío Juan González Merlo. Además, el tema tomó estado público cuando *La Nación* y *La Prensa* difundieron algunas apreciaciones de este último. González Merlo afirmaba que el costo laboral pagado por la flota argentina estaba muy por encima del que abonaban la mayor parte de los países y que, en contraparte, la calificación del personal se ubicaba en los niveles más bajos. La justicia social se tensionaba así

²⁷ “Congreso marítimo internacional...”, op. cit., p. 3.

²⁸ Dirección de la Marina Mercante, citado en “La Marina Mercante Argentina ocupa el 5º puesto en el total de exportaciones correspondientes al primer trimestre de 1948”, *Congremar* N° 5, Bs. As., junio de 1948, p. 23. Sintéticamente, podríamos decir que la discusión sobre el aumento de la productividad radicaba en si la misma se lograría a través de la inversión en nuevas existencias y tecnologías o si se planeaba a costa de un mayor aprovechamiento de la fuerza de trabajo, sin la realización de nuevas inversiones de capital constante. Si se optaba por esta última opción, el debate se trasladaba a la distribución de los incrementos logrados por esta vía. Es decir, si el aumento de la productividad se asociaba proporcionalmente al incremento de salarios o no. Estas discusiones, aunque de carácter más general, tomarían estado público en el Congreso Nacional de la Productividad y el Bienestar Social de 1955.

²³ La CGGMA, durante el primer peronismo, manifestó su apoyo a muchas medidas del gobierno y fue crítica de otras tantas decisiones. Véase al respecto Contreras, Gustavo Nicolás: “Del sindicato único...”, op. cit.

²⁴ Mason, Juan Carlos: “Urge modificar y modernizar...”, op. cit., pp. 4-6.

²⁵ “Congreso marítimo internacional”, *Congremar* N° 3, Bs. As., abril de 1948, p. 3.

²⁶ Las conferencias de fletes eran conocidas en Argentina desde el primer cuarto del siglo XX cuando se realizaron para evitar la competencia entre las empresas frigoríficas que exportaban carnes a Europa, principalmente a Inglaterra. Véase SIMTH, Peter: *Carné y política en la Argentina*, Bs. As., Hyspamerica, 1986 [1968]; Puiggrós, Rodolfo: *Libre empresa o nacionalización en la industria de la carne*, Bs. As., Argumentos, 1957.



con la competencia de fletes.

Las ediciones del 8 y el 14 de octubre de los diarios citados resaltaron lo que González Merlo calificó como “exigencias lamentables del personal embarcado”. El presidente de la FME se refería a la cuestión de la siguiente manera:

Efectivamente, el personal embarcado continúa haciendo llegar nuevas exigencias que abultan aún más los egresos, ya excesivamente elevados de este renglón de explotación, y lo que es peor aún, sin que se llegue a vislumbrar que, contemplando deberes y obligaciones del personal embarcado, se fijen los salarios correspondientes. Para ello, repetimos una vez más, será indispensable tener presente lo que abonan otras marinas del mundo por la prestación de idénticos servicios, lógicamente refiriéndose todo al costo de la vida en la República Argentina y al nivel que en la misma gozan los trabajadores de otras ramas de la industria y el comercio.²⁹

La declaración fue muy mal recibida por la CGGMA y por lo tanto, en varias notas publicadas en *Congremar*, los dirigentes de la confederación marítima se dedicaron a refutar el argumento de González Merlo. En primer lugar, le aclaraban que si la marina mercante argentina ocupaba la excelente posición ya referida, ello se debía en gran parte al esfuerzo y la colaboración de los trabajadores marítimos y afines. En este sentido, reclamaban que no deberían olvidarse ni los sacrificios que implicaba la vida en el mar ni la justa retribución que merecían los marineros. “Sin tripulación no puede florecer ninguna Marina Mercante...”, concluían. En segundo término, le recordaban que “los marinos del mundo, no ya los argentinos, están resueltos a que la guerra de fletes no se libre, como siempre, a su solo costo”.³⁰ Dicho esto, le aconsejaban que, para que la FME se posicionara mejor en la competencia de fletes internacional, apele a otros medios más decorosos:

Señor Administrador General: obtenga su tranquilidad económica por medio de arreglos y pactos comerciales internacionales, pero no recurra al expediente poco noble, inhumano, y hasta poco simpático, de basarse en el sacrificio del hombre que trabaja. ¿No le parece que la época es diferente?³¹

La CGGMA, a su vez, justificaba su posición desde una doble perspectiva. Por un lado, el balance positivo de la FME presentado por González Merlo, cuyo beneficio neto superaba en un 16% al del año anterior, generó en los gremialistas de los barcos el convencimiento de que los nú-

meros mostraban que se podía sostener el crecimiento de la flota y las mejoras a favor de los trabajadores. Las utilidades de los armadores privados se suponían aún mayores y suficientes para costear los beneficios sociales legislados por la Comisión Mixta y el MTyP. Por otro lado, la CGGMA señalaba que no aceptaría de ningún modo que sus condiciones laborales y sus remuneraciones sean equiparadas a las de las tripulaciones peores pagas del planeta. Ello no solo habilitaba la competencia desleal de bandera sino que estimulaba un espiral para que los sueldos de los marinos del mundo tomaran una tendencia descendente. Además, aseguraban que no permitirían que por mejorar la posición nacional en la competencia de fletes se incurriera en el error de desnivelar al trabajador marítimo con respecto a los beneficios económicos y sociales de los que gozaban los trabajadores de tierra. En todo caso, la CGGMA ya se había pronunciado en un sentido contrario al que expondría González Merlo:

Sostenemos que si la Marina Mercante Argentina, en razón del alto nivel de costo de vida y de la aplicación de un concepto de mejoramiento social resulta la mejor pagada del mundo, ello honra y prestigia a la Nación y a sus gobernantes y que para permitir la existencia de una tal marina, deberá hacerse un sacrificio de orden general, y en tal sentido, es al Estado a quien corresponde disponer las medidas necesarias.

También sostenemos, que si las condiciones de trabajo a bordo de los buques argentinos resultan superiores a las actualmente en vigor en los barcos de otras banderas, debe procurarse una solución por medio de un Conferencia Internacional de todos los marítimos del mundo, con el objeto de unificar los criterios de la gente de mar, a fin de que en cada país, las organizaciones sindicales marítimas, procuren alcanzar las condiciones del país más adelantado, desde el punto de vista del tratamiento de su personal marítimo.³²

La justicia social, para los obreros marítimos, era innegociable. En todo caso, los avances logrados en la Argentina, durante la coyuntura peronista, debían ser extendidos a los lugares donde los trabajadores sufrían una peor situación laboral, y no al revés. Es más, los proletarios argentinos todavía tenían que alcanzar un estándar de vida superior del que gozaban los marítimos de algunos países centrales. En este sentido, la CGGMA se predisponía a continuar su lucha en el frente internacional; en última instancia, allí se definían las condiciones laborales y de vida de los marinos del mundo, incluidos los argentinos. Sus convicciones al respecto fueron claramente expuestas en una asamblea realizada en la Conferencia Marítima de Seattle.

Camaradas de América y del mundo:

(...) Después de muchos años de lucha y desesperanza, podemos decir que, por primera vez, los marítimos argentinos se han acercado a las condiciones máximas internacionales, superando las mínimas fijadas como freno para los países menos progresistas. Estamos en vías de aprobar una reglamentación general del trabajo a bordo, y de su-

²⁹ “La última Memoria de la Flota mercante del Estado y el personal embarcado”, *Congremar* N° 9, Bs. As., octubre de 1948, pp. 4-6.

³⁰ “La última Memoria...”, op. cit.

³¹ “La última Memoria...”, op. cit. Finalmente, le hacían un último reproche a González Merlo: “Sabíamos que los capitales siempre contaron y cuentan con la poderosa ayuda de cierta prensa, además de otros medios para luchar contra las justas reivindicaciones del movimiento obrero, pero nunca nos imaginamos que en la actualidad, esos capitales pudieran utilizar a un organismo estatal como “punta de lanza” en esa lucha que día a día se les está tornando más desfavorable...”

³² “De nuestra memoria...”, op. cit., p. 28.



perar también las mínimas internacionales en lo referente a alojamiento, etc., con lo cual hemos de coadyuvar al mejoramiento general de todos los marítimos del mundo. Pero debemos significar que esas mejoras logradas en virtud de una constante y tenaz acción sindical, han de ser esgrimidas en la competencia de fletes, comparando la situación de los buques argentinos con los de las marinas mercantes de países que se encuentran en inferioridad de condiciones, con la finalidad de intentar, por contraste, rebajar las nuestras.

El concepto internacional de los obreros del mar y afines, de que la guerra de fletes no debe ser mantenida a expensas de los salarios, nos permite sugerir que es imprescindible organizar una conferencia mundial de trabajadores marítimos y afines, así como lo han efectuado los gobiernos y los armadores, en la que se encare de una vez este problema que tanto preocupa a nuestra clase y de donde salgan resoluciones y lineamientos generales que eviten en lo sucesivo las competencias en detrimento del nivel de vida de las tripulaciones.

Por nuestra parte nos hallamos firmemente decididos, no sólo a defender el mantenimiento de las mejoras logradas con tantos sacrificios, sino que, cuando las circunstancias lo requieran, las iremos ampliando, porque sería injustificable que si en la Argentina la clase trabajadora ha llegado a un nivel de vida que supera al de muchos países, los obreros marítimos y afines se vieran obligados a reducir las suyas, para evitar la competencia de banderas.³³

Las declaraciones a favor de extender la lucha al plano internacional pronto fueron tomando un carácter más definido y práctico. Así, cuando se anunció que el buque argentino Clelia Decker pasaría a bandera panameña, la CGGMA elevó su queja a las autoridades nacionales, explicando los alcances perniciosos de la maniobra y el retroceso que implicaría para los obreros marítimos y para el país que los demás armadores radicados en Argentina imiten esta decisión. La competencia de fletes mediante cambios de bandera -pronosticaban- sería perjudicial para los trabajadores, sus organizaciones sindicales y para el desarrollo de la flota nacional, a la que se le sustraerían indispensables toneladas de sus bodegas. En este sentido, el secretario general de la CGGMA sugerentemente afirmaba:

resulta curioso señalar, que las comentadas transferencias se producen en un momento en que las organizaciones gremiales marítimas argentinas se encuentran empeñadas en contribuir a cimentar una eficiente organización de la marina mercante, buscando en negociaciones con representantes de las empresas, y bajo los auspicios de organismos estatales, arribar a soluciones concretas y armónicas que contemplen todos los intereses en juego. Es también curioso que se apele a tales maniobras en momentos como los actuales, en que se elevan las condiciones del trabajador argentino, y no sería temerario afirmar que esa conducta constituye una negación de los principios de mejoramiento social a que aspira nuestro país, además de que atenta contra la economía nacional, al sustraer bo-

degas que pueden ser de imprescindible necesidad en un momento determinado.³⁴

La cuestión indicada por Mason no era menor para los sindicalistas marítimos y la CGGMA se decidió a tomar medidas al respecto. La advertencia fue acompañada de una resolución:

a.- Que tan pronto como se ice pabellón extranjero en cualquiera de las unidades actualmente con bandera argentina, desembarquen de las mismas todos los tripulantes organizados en las entidades gremiales afiliadas a esta Confederación general.

b.- Que ninguna de dichas entidades gremiales facilite personal de ninguna categoría o especialidad para tripular dichas unidades.³⁵

De todos modos, no podían desconocer que la medida perdería eficacia si los trabajadores de otros puertos no acompañaban este repudio. Si el Clelia Decker lograba finalmente sortear el boicot en los muelles argentinos, una vez en puerto panameño, podría reiniciar sus actividades sin que el rechazo de la CGGMA surtiera el efecto buscado.

Los marítimos argentinos adhieren a la Federación Internacional del Transporte

La necesidad de una coordinación internacional comenzaba a adquirir un carácter concreto y a demandar cierta inmediatez. En este contexto, los marítimos argentinos aceleraron las tratativas para sumarse a la FIT y, a tal efecto, en julio de 1948, enviaron dos delegados al congreso de Oslo. Manuel Pardo y Manuel Gallardo viajaron en representación del SOMU y llevaron el encargo de elevar informes a la CGGMA para que esta decidiera su adhesión o no a la Federación.³⁶ Era la primera vez que los marítimos de la Argentina participaban en la FIT, ya que hasta aquella fecha solo lo habían hecho los obreros ferroviarios de Argentina. El crecimiento del que había gozado la flota nacional de ultramar en aquellos años enmarcaba esta posibilidad y el desarrollo de la organización gremial del sector permitía aprovecharla.

El informe del congreso que realizaron Pardo y Gallardo rescató algunos puntos que consideraron significativos. El primero era que la FIT estaba constituida por 105 organizaciones, pertenecientes a 45 países, que nucleaban a más de tres millones de afiliados.³⁷ En segundo lugar, señalaba

³⁴ Mason, Juan Carlos: "Sobre la transferencia de bandera", *Congremar* N° 5, Bs. As., junio de 1948, p. 29.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ El primero era dirigente del Centro de Protección Recíproca de Patrones y Conductores de la Marina Mercante, presidió la Comisión Intersindical de Unidad Marítima (CIUM), la cual fue la precursora del SOMU, y fue vocal de la CGGMA, mientras que el segundo era dirigente del Centro de Capitanes Navales y tesorero de la CGGMA. Además, ambos eran los editores de *Congremar*.

³⁷ "El congreso de la IFT realizado en Oslo, no aceptó la Colaboración ofrecida por los Comunistas", *Congremar* N° 8, Bs. As., septiembre de 1948, pp. 12, 13, 31 y 32.

³³ "Mensaje de los Marítimos y Afines Argentinos a sus Camaradas del Mundo. Propugnando una Conferencia Internacional Netamente Obrera", *Congremar* N° 4, Bs. As., mayo de 1948, p. 29.



la satisfacción por la buena predisposición que encontraron cuando comunicaron la medida tomada por la CGGMA frente al cambio de bandera del buque Clelia Decker. La mayoría de los delegados presentes -comentaban- se pronunciaron a favor de asumir alguna determinación de carácter internacional que sirviera de freno a estas maniobras patronales que tenían como único fin evadir el control sindical de los trabajadores mejor organizados. Los marítimos de Estados Unidos y Gran Bretaña eran los más afectados por estas acciones, mientras que Panamá y Honduras eran los países preferidos por los armadores para radicar sus flotas. *Congremar* advertía que, entre 1946 y 1947, Panamá había recibido para su bandera 43 buques, de los cuales 22 eran norteamericanos, 15 británicos y 6 de otros países, incluyendo al Clelia Decker de Argentina. En la explicación de esta tendencia, el mensuario marítimo enumeraba las ventajas que encontraban los capitalistas con el cambio de bandera:

1.- Los armadores eluden toda acción sindical organizada en procura de mejores niveles de condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones; 2.- Los armadores eluden obligaciones que las legislaciones y reglamentaciones de otros países les imponen en materia de seguridad social para las tripulaciones; 3.- Los armadores tienen menos quebraderos de cabeza con las reparaciones de sus buques, pues existe gran tolerancia en lo relativo a la conservación de los buques, maquinarias, equipos, etc.; 4.- Los armadores eluden el pago de impuestos vigentes en sus propios países; 5.- Los armadores aseguran la concurrencia de sus buques en el mercado de fletes en caso de conflicto, como ocurrió en las dos guerras mundiales, lo que les garantiza sus ganancias y les permite hacer pingües negocios aún cuando su propio país se halla en conflicto; 6.- Y finalmente, sumando todas estas ventajas, los armadores se colocan en óptimas condiciones para la guerra de fletes en tiempos de paz.³⁸

Si bien con la sola denuncia de la actitud patronal no se avanzó hacia una resolución práctica, para ganar efectividad, se decidió comenzar la coordinación de una próxima acción y el diseño de una perspectiva general contra el cambio de bandera y políticas similares. Finalmente, en la sesión de marinos del congreso de la FIT, realizado en Ginebra los días 23 y 24 de noviembre de 1948, la propuesta de la CGGMA tomaría forma. En apoyo a lo tratado en Oslo, la sección de marinos de la FIT argumentó que

POR CUANTO los marinos vienen condenando, en los últimos 25 años, la práctica de transferir buques a los registros Panameños, Hondureños y similares. POR CUANTO ellos están convencidos de que el propósito de esa práctica es la evasión de tasas, reglamentaciones monetarias y los "standards" de seguridad, sociales y de trabajo, y que si se permite que continúe incontrolada, esa práctica socavará todo aquello por lo cual los marinos han luchado desde hace años atrás, a través de esfuerzos organizados. POR CUANTO durante el intervalo entre las dos guerras, la práctica de falsas transferencias comprometió las condiciones de empleo de los marinos de todos

los países, y tal hecho no puede ser considerado como en el mejor interés de la industria naviera "bona fide". POR CUANTO los marinos se han opuesto a esa práctica y están determinados a luchar contra esas transferencias, cualquiera sea la bandera usada como subterfugio. POR CUANTO la Sección de Marinos de la Federación Internacional de Obreros del Transportes (FIT) en ocasión del congreso de Oslo, celebrado en Julio del corriente año, prestó plena atención al asunto y decidió que deberá emprenderse una acción por los marinos para remediar la situación.³⁹

Tras esta caracterización, la FIT

PROPONE emprender una acción eficaz desde el 1º de Mayo de 1949 contra las falsas transferencias, y en el período intermedio aconsejar a los oficiales y marineros que, en su propio interés, terminen sus empleos en tales buques, y a los armadores afectados que adopten las medidas necesarias para remediar la situación.

RESULEVE que deberá crearse un Comité Permanente de Boicot para organizar la acción propuesta.⁴⁰

La delegación argentina, conforme con lo actuado en el congreso de la FIT, por último, comunicaba aspectos de orden institucional para sumar delegados de la CGGMA a la Federación, si así se decidiera. Aprovechaban, a su vez, para informar que la FIT estaba empeñada en sumar sindicatos marítimos de América Latina, dada la importancia que habían adquirido recientemente. A tal fin, se ampliaba la representación en el Comité Ejecutivo para incorporar dos representantes del subcontinente. En la enunciaci3n de la propuesta no podían evadir mencionar que los delegados argentinos habían sido los únicos movilizados desde esa procedencia. De ser aprobado por los dirigentes locales, la CGGMA también tendría una banca en el Subcomité de Coordinaci3n Marino de la FIT. En este marco, quedaría habilitada para estudiar y realizar conferencias intercontinentales para tratar los problemas específicos de la regi3n. Finalmente, el congreso de la Federaci3n aseguraba su respaldo para adoptar medidas internacionales concretas contra las políticas de cambio de bandera o similares, cuando fuera requerido por alguna de sus filiales. La propuesta se correspondía con las expectativas de los marítimos argentinos, quienes aceptaron sumarse a la organizaci3n internacional de los obreros del transporte.

Cambio de contexto en el país, huelga general y boicot internacional a la flota argentina.

Mientras que el SOMU y la CGGMA avanzaban en su organizaci3n a escala internacional, la realidad local se vería seriamente transformada cuando, en mayo de 1949, el gobierno estatizó la compa3a de los hermanos Doderó (ex Mihanovich), quienes poseían la mayor cantidad de barcos en los puertos argentinos. La flota comprada pasaría a depender del Ministerio de Transportes de la Naci3n, recientemente creado. En esta cartera se formalizaría una

³⁸ Véase "Editorial", *Congremar* N° 11 y 12, Bs. As., enero de 1949, p. 3.

³⁹ "Boicot a los buques de Panamá y Honduras", *Congremar* N° 11 y 12, Bs. As., enero de 1949, p. 2.

⁴⁰ *Ibidem*.



Dirección Nacional Flota Dodero para administrar los más de 300 barcos adquiridos.⁴¹ Desde ese momento, el estado pasaba a ser el principal propietario de embarcaciones del país. La nueva situación, sin lugar a dudas, reordenaría los alineamientos tanto sindicales como gubernamentales. Es interesante preguntarse al respecto cómo actuaron los trabajadores frente a empresas nacionalizadas administradas por el estado y viceversa.

Con el inicio de la crisis económica a fines de 1948, la demanda oficialista de aumento de la productividad del trabajo y la necesidad de mejorar los precios de las exportaciones para obtener divisas se conformaron en los pilares de la nueva política económica peronista. Puede suponerse que con este norte serían administradas las empresas estatales. ¿Determinaría esta situación una nueva sensibilidad gubernamental ante el movimiento obrero? ¿Cambiaría el carácter de la intervención estatal respecto al momento inmediatamente previo en el que la mayoría de los trabajadores eran empleados en el sector privado? ¿Cómo se posicionaría la CGGMA frente a este panorama, sobre todo sabiendo que sus demandas desde ese entonces debían ser costeadas por el estado? ¿Mantendría sus lineamientos o se adecuaría a las nuevas directivas impartidas desde el gobierno? El momento era particular y ciertos avances en cuestiones relacionadas a la soberanía nacional y a la independencia económica comenzarían un contrapunto con la posibilidad de profundizar la justicia social.⁴² En el mismo sentido, el apoyo a la nacionalización y a la estatización de la flota mercante se tensionaría con la apuesta por una lucha de carácter internacional para mejorar las condiciones de los marítimos del mundo, evitando su competencia y con ello la merma de sus conquistas. ¿Cómo resolver el dilema?

Las contradicciones del proceso se fueron incrementando en aquella coyuntura, y los obreros marítimos terminarían de perfilar su orientación cuando, durante los primeros días de abril de 1950, la CGGMA reclamó la solución integral de los problemas marítimos y a tal fin declaró una huelga de 48 hs. Repitió la medida a comienzos de mayo. Finalmente, desde el día 18 de aquel mes, la huelga fue iniciada con carácter general y por tiempo indeterminado. El paro contó con una importante adhesión en el sector, complicando notablemente las actividades en los barcos. Solo una parcialidad vinculada a la CGT, en principio minoritaria, se opuso a los medios por los que se realizaba el reclamo.⁴³

⁴¹ Ladeuix, Juan I.: “Descubriendo los puertos. Apuntes sobre la legislación marítima y la regulación del sistema portuario argentino, 1941-1949”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, nº 2, Mar del Plata, 2009.

⁴² 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. Véase Contreras, Gustavo Nicolás: “Las huelgas ferroviarias durante el primer gobierno peronista, Argentina, 1950-1951”, en Muñoz Rubio, Miguel (comp.): *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

⁴³ Para conocer en detalle el desarrollo de la huelga véase Contreras, Gustavo Nicolás: “En río revuelto...”, op. cit.

A inicios de julio, frente al desgaste que acarrearía la huelga, que por esa fecha llevaba aproximadamente un mes y medio, la dirección de la CGGMA anunció que recurriría al apoyo de la FIT y sus “56 millones de afiliados” para inyectarle nueva fuerza al movimiento. En una época de “auge” del nacionalismo en el movimiento obrero, la CGGMA recurría a una solidaridad internacionalista para enfrentar las condiciones que primaban en una marina mercante nacionalizada y estatizada, aunque esta opción no estaría exenta de tensiones en su formulación.⁴⁴

Con esta resolución, los primeros días de julio, siguiendo el llamado internacionalista de la FIT, comenzó el boicot a las embarcaciones argentinas en los puertos europeos. La medida se implementó, por lo menos, en Suecia, Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Alemania Occidental y Francia.⁴⁵ A mediados de julio, en Londres, los representantes de los sindicatos europeos, finalmente, aprobaron el boicot contra la marina mercante argentina. Asimismo, la decisión de la FIT involucró a los trabajadores del puerto de Montevideo.⁴⁶

El importante acatamiento internacional a la huelga provocó que el gobierno peronista, la CGT y los diarios oficialistas acusaran a la CGGMA de antinacional y sentenciaran su traición a los sentimientos peronistas y argentinos de los trabajadores del mar y los ríos.⁴⁷ El apoyo de la FIT fue presentado como una clara prueba de la acusación. El hecho aprendido, a su vez, fue denunciado como subversión apátrida contra la marina mercante nacional y contra la independencia económica conseguida por Perón y el país.⁴⁸ Finalmente, el oficialismo encontraría la prueba de la orientación antiargentina de la CGGMA y su confirmación sería difundida en las páginas del diario *Democracia*. La evidencia no era otra que un volante editado por la CGGMA en cuatro idiomas (español, italiano, croata y guaraní), el cual era presentado como la demostración empírica de los propósitos apátridas e internacionalistas de la confederación marítima. En el uso de estos idiomas, llama la atención la continuidad de la composición étnica que señalábamos en el segundo apartado, en la que se destacaban italianos, croatas y españoles. Probablemente el habla hispana contenía también a los inmigrantes nacionalizados, al mismo tiempo que la utilización del guaraní expresaba la creciente importancia adquirida por los migrantes del norte del litoral argentino y Paraguay en la actividad. En estas cuatro lenguas, el panfleto decía:

⁴⁴ Llamativamente, en agosto de 1950, los trabajadores ferroviarios también se involucrarían en manifestaciones de carácter internacional al realizar una Marcha por la Paz desde los talleres de la localidad de Pérez hasta la ciudad de Rosario en protesta contra el envío de tropas argentinas a Corea. Véase Badaloni, Laura: “Protestas y huelgas de los ferroviarios en Rosario durante el peronismo. Memoria y olvido”, II Jornadas Interinstitutos de Formación Docente en Historia, Rosario, 2003.

⁴⁵ *La Prensa (LP)*, 14/07/1950.

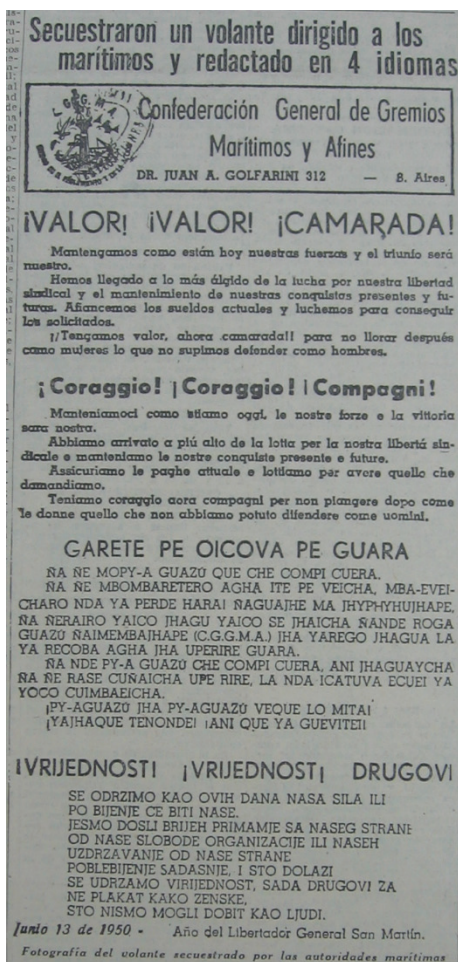
⁴⁶ *LP*, 5/07/1950; *LP*, 29/07/1950.

⁴⁷ *Democracia*, 7/05/1950, 8/05/1950, 18/05/1950.

⁴⁸ *LP*, 29/06/1950.



¡Valor! ¡Valor! ¡Camarada! Mantengamos como están nuestras fuerzas y el triunfo será nuestro. Hemos llegado a lo más álgido de la lucha por nuestra libertad sindical y el mantenimiento de nuestras conquistas presentes y futuras. Afiancemos los sueldos actuales y luchemos para conseguir los solicitados. ¡¡Tengamos valor, ahora camarada!! Para no llorar después como mujeres lo que no supimos defender como hombres.⁴⁹



Fuente: *Democracia*, 13/07/1950.

El volante probablemente haya sido editado por los huelguistas, aunque su posible falsificación y publicación también nos estarían hablando del clima de ideas de la época. La factible decisión de la CGGMA de imprimirlo en cuatro idiomas nos acerca a la realidad étnica del movimiento obrero en los puertos de Argentina así como a un probable consenso favorable a la coordinación internacional de la lucha obrera. Por otra parte, el mensaje implícito de la CGT recoge una valoración positiva de la importancia del nacionalismo en la clase obrera, sensibilidad que compartía la CGGMA, aunque con distintos contenidos y fines. El gremio marítimo se encontraba en ese momento contrariado por una composición étnica / nacional plural y una adhesión a una organización sindical internacionalista que entraba en cortocircuito con una tendencia obrera naciona-

⁴⁹ *Democracia*, 13/07/1950.

lista y un apoyo explícito al desarrollo de la marina mercante nacional mayoritariamente estatizada.

La CGGMA, efectivamente, llamó a un boicot mundial contra la marina mercante argentina y probablemente editó un panfleto en cuatro idiomas, pero en sus declaraciones se defendió de quienes la acusaron de sostener prácticas y convicciones antinacionales.

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 desdoren o nos empequeñezcan.⁵⁰

Y aclaraban

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 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.⁵¹

La combinación de un colectivo laboral de composición étnica plural y una coordinación internacional para mejorar las condiciones de trabajo y de remuneración de los marítimos se tensionaba así con sus convicciones nacionalistas y su apuesta por el desarrollo de la marina mercante nacional. Para la CGGMA, estaba claro que ambas posiciones eran coherentes, aunque para el gobierno y la CGT, preocupados por la productividad y la competitividad de la flota nacional, los marítimos atentaban contra el estado y su marina mercante. El dilema quedaría planteado, aunque en la huelga de 1950 se llegaría a una de sus posibles resoluciones. El 4 de agosto, la CGGMA anunció la vuelta al trabajo y aceptó su derrota.⁵² La soberanía política y la independencia económica nacional se anteponian de este modo a la profundización de una justicia social que en el rubro debía adquirir un carácter internacional para ganar efectividad.

Palabras finales

El contenido del artículo, probablemente, habilite varias reflexiones que trasciendan el proceso bajo estudio y el período en cuestión. En este sentido, no deja de resultar interesante reflexionar sobre una problemática general desde un análisis de caso. Más allá de ello, nuestro interés particular se centró en observar cómo la lucha de los obreros marítimos contra el capital en general se cruzó con las posibilidades de confluir en varios aspectos, para nada desdeñables, con una alianza policlasista popular nacionalista que se propuso entre sus objetivos enfrentar al capital

⁵⁰ *LP*, 30/06/1950.

⁵¹ *LP*, 30/06/1950.

⁵² El 12 de septiembre de 1950, el SOMU era intervenido por la CGT, pese a no estar afiliado a esa la central obrera y, a principios de 1951, la CGGMA fue reemplazada por una Asociación Marítima Argentina (AMA) afiliada a la CGT y vinculada orgánicamente con la política del Poder Ejecutivo Nacional.



internacional para afianzar conceptos referidos a soberanía política, independencia económica y justicia social. Sobre este proceso, el texto muestra una preocupación especial por la manera en la que emergen dos frentes de lucha, o dos momentos tácticos, a menudo presentados como antagónicos, que el sindicalismo marítimo durante los años peronistas encaró al unísono. ¿Por qué no darle validez e importancia a su intento? ¿Era realmente imposible la plasmación coordinada de su doble perspectiva?

Haciendo lugar a estas dudas, se convirtieron en materia imprescindible de nuestra indagación tanto las convicciones enunciadas y las acciones desarrolladas al respecto por los trabajadores de los barcos como los dilemas y las contradicciones del proceso. En este sentido, las experiencias de la CGGMA nos legan los pormenores de un intento político-sindical significativo, en el que se pretendió combinar la apuesta por el mejoramiento de las condiciones laborales de los marítimos argentinos con el desarrollo de la marina mercante nacional en alianza con el estado, al mismo tiempo que se buscaba afianzar esta misma perspectiva con la construcción de una solidaridad obrera internacional contra todas las compañías capitalistas del mundo. Lo cierto es que el desenvolvimiento práctico de esta orientación hasta el año 1949, con todas sus contradicciones incluidas, debe ser destacada tanto para conocer el devenir político-sindical de los trabajadores marítimos como para complementar y repensar nuestros saberes sobre la compleja relación que entabló el movimiento obrero con el peronismo.⁵³ No es un dato menor que casi a mediados del gobierno justicialista, los marítimos se movieran aún como un actor político-sindical activo, mostrando su independencia para hacer críticas y para realizar acuerdos, y que en estas actitudes evidenciaron que se habían *aggiornado* a los nuevos tiempos pero que también conservaban muchas de sus propias tradiciones históricas.

No puede dejar de destacarse tampoco que la convivencia conflictiva, pero convivencia al fin, de los obreros marítimos con el gobierno peronista modificó su carácter en el momento en que cambió la coyuntura y se profundizaron las contradicciones latentes, al mismo tiempo que se desvanecieron los acuerdos de antaño. Hasta el año 1949, el sindicalismo marítimo y el gobierno peronista coincidieron en la convicción de la urgente necesidad de apuntalar conjuntamente mejores condiciones laborales para los obreros y facilidades para el desarrollo de la marina mercante nacional, particularmente aquella flota mercante de propiedad estatal que hasta ese entonces era minoritaria respecto al

conjunto de embarcaciones de bandera nacional. En este contexto, no era tan conflictivo para el gobierno que la CGGMA demande mejores condiciones laborales en las embarcaciones privadas de bandera nacional que surcaban mares internacionales; ni en esta acción la CGGMA sentía que estaba desafiando directamente al gobierno argentino. El planteó sindicalista, en algunos aspectos acomodaticio y en otros rebuscado, lograba hacerse un lugar de posibilidad.

El esquema de la CGGMA pondría en primer plano sus contradicciones cuando, en 1949, la coyuntura fue redefinida desde diferentes ámbitos. Tanto la adquisición de la Flota Doderó por parte del Estado (que se convertía con ello en el propietario de barcos de bandera nacional más importante del país), el desarrollo creciente de una crisis económica que comenzaba a complicar las finanzas públicas como también la polarización de posiciones políticas luego de la aprobación de la reforma constitucional en marzo de aquel año, pusieron, inevitablemente, la relación sobre otro diagrama. La convivencia conflictiva pronto encontró escollos importantes para su posibilidad, incluso como tal. Factores económicos, institucionales, políticos e ideológicos, desde 1949, tensionaron aún más el vínculo cultivado durante los primeros años del peronismo entre el gobierno y la CGGMA.

Pronto, los cambios generales potenciaron el aumento de las diferencias entre ambos actores y el contrapunto hizo que se profundizaran las contradicciones existentes hasta llegar a una escalada creciente que no encontró posibilidades de retorno. Para la CGGMA, la ampliación constante de la justicia social era condición necesaria para la construcción de la soberanía política y la independencia económica que demandaban los trabajadores y el pueblo argentino; en cambio, en aquella coyuntura, para el oficialismo era momento de estabilizar y proponía posponer el avance en las reivindicaciones sociales para defender la soberanía política y la independencia económica logradas, y con ello afianzar los logros sintetizados por las tres banderas hasta que tiempos mejores habiliten una nueva evolución. Ambos análisis de la situación eran, sin dudas, tan válidos como disímiles. Sobre estos ejes, se hizo muy difícil para la CGGMA compatibilizar el frente nacional y la coordinación de una solidaridad obrera internacional. Estaban frente a una verdadera encrucijada. La CGGMA jugó su opción y nada impedía de antemano que su perspectiva se desarrolle en un momento histórico que también tenía bastante de contingente. Muchos protagonistas estaban convencidos de que valía la pena dar la lucha, aún con desventaja de fuerzas. La derrota de la CGGMA fue sólo una de las posibilidades de la hora y fue también su fracaso el que reafirmaría la fortaleza institucional y política del oficialismo triunfante.

Recibido: 13/07/2012

Aceptado: 21/09/2012

⁵³ En la última década numerosos trabajos han repensado algunos aspectos tanto de la relación entablada entre los trabajadores y el peronismo como del carácter de la participación de los obreros en la década peronista. Son sugerentes al respecto los estudios de Pablo Gighilani, Leticia Guindi, Fabián Fernández, José Marcilese, Laura Badaloni, Omar Acha, Marcos Schiavi, Agustín Nieto, Roberto Izquierdo, Hugo Mengascini, entre otros. Para un estado de la cuestión sobre estos nuevos aportes véase Contreras, Gustavo Nicolás: *Movimiento obrero, sindicalismo y política durante el primer peronismo*, Tesis doctoral, UNMdP, Mar del Plata, inédita, 2012