

Sindicalismo revolucionario, trabajadores marítimos e historiografía a comienzos del siglo XX: revisión crítica y perspectivas

Laura Caruso

UBA-CONICET / IDAES-UNSAM

La historiografía argentina en los últimos años ha visto prosperar los estudios sobre la clase obrera, desde diversas temáticas y perspectivas. Una novedad, dentro de esta amplia afirmación, es la existencia de trabajos e investigaciones dedicados a estudiar la historia del sindicalismo revolucionario. Esta corriente tuvo una importancia significativa en la historia del movimiento obrero de las primeras décadas del siglo XX, centralidad reconocida y expresada por algunos trabajos, sin que los investigadores hayan retomado la apuesta, hasta ahora. En el estudio del *sindicalismo* resulta imprescindible el conocimiento de la experiencia histórica de los trabajadores marítimos, grupo en el cual tuvieron una actuación destacada. Esta perspectiva presenta una doble ventaja, no siempre reconocida por sus autores: profundizar el estudio de sus ideas políticas y sus bases teóricas, y a la vez conocer sus prácticas sindicales en un caso particular, en uno de los gremios más importantes del período. El ámbito del puerto, específicamente el grupo de trabajadores embarcados, fue un campo prolífico para la acción político-gremial *sindicalista*, que tuvo una mayor cristalización con la creación de la Federación Obrera Marítima (FOM). Junto a ésta, otros gremios se desarrollaron con una importante participación de dicha corriente, como la Federación de Artes Gráficas desde la primera década del siglo, la Federación Obrera Ferrocarrilera (FOF), la Federación de Trabajadores de la Madera, particularmente en los sindicatos de ebanistas y escultores, y en menor medida, la Federación de Obreros de la Construcción Naval (FOCN), con mayor incidencia en las sociedades de caldereros y de pintores y rasqueteadores. Tales experiencias no cuentan hoy con estudios particulares sobre la acción *sindicalista* en cada uno de estos sectores. Tal vez una de las excepciones sea el trabajo en curso de Maricel Bertolo sobre el gremio gráfico, su dirección *sindicalista* y la conformación de un convenio tras la huelga de los últimos meses

de 1906 que dio inicio a las relaciones colectivas obrero-patronales de carácter perdurable (Bertolo, 2005).

Si bien fueron varias las corrientes obreras que participaron en la construcción del movimiento obrero en general, como el anarquismo, el socialismo, el comunismo y el *sindicalismo*, y las mismas constituyeron fuerzas activas, con diferentes formas y niveles de participación, en la organización gremial de los obreros marítimos, entre éstos fue destacada la presencia del *sindicalismo*. Por la relevancia del sector y la sostenida dirección *sindicalista*, los trabajadores marítimos y su sindicato constituyen una puerta de entrada ineludible para conocer en profundidad la militancia de esta corriente, sus lineamientos y prácticas, así como sus transformaciones. El presente trabajo revisa aquellos estudios existentes sobre esta corriente político-sindical junto a otras investigaciones acerca de la FOM y su vínculo con el primer gobierno radical. Durante este recorrido se delinea una propuesta de investigación que ya ha dado algunos pasos significativos, cuyos resultados y problematizaciones forman parte de la segunda parte de este trabajo.

Marítimos y sindicalistas revolucionarios

Los trabajadores marítimos han demostrado en la historia argentina un poder asociativo y una capacidad de acción sindical de gran alcance, relacionados en primer término con la ubicación estratégica del sector dentro de la economía agroexportadora y el consecuente poder de presión ante gobiernos y empresas. La misma centralidad y fortaleza tuvieron los armadores y compañías del sector exportador, en particular los armadores, lo que hizo del espacio portuario un lugar donde el conflicto obrero adquirió una particular visibilidad e intensidad.

En cuanto a los estudios sobre este grupo obrero en las primeras décadas del siglo XX, la historiografía argentina ha mostrado una gran preocupación sobre el gremio marítimo, en conjunto con el ferroviario, opuesta a la escasa o nula atención sobre la clase obrera industrial en el mismo período. Sin embargo, marítimos y ferroviarios fueron examinados desde una mirada que privilegiaba su relación con el Estado en momentos de la primera presidencia radical, en detrimento de su historia, lo cual restó especificidad y profundidad al conocimiento de estos grupos. La experiencia laboral, sindical y política de los obreros embarcados está hoy en construcción, con un saldo provisorio positivo, que ha permitido la revitalización de ciertos debates en torno a la experiencia política de la clase obrera y su vinculación con el Estado, en la cual los *sindicalistas* tuvieron un papel importante, al frente de los diversos sindicatos marítimos que se sucedieron en el tiempo, como la Sociedad de Marineros y Foguistas, la Liga Obrera Naval Argentina (LONA) y la FOM.

En nuestro país existe desde hace décadas un fuerte consenso historiográfico sobre la importancia del gremio marítimo en el conjunto del movimiento obrero en su etapa de formación y consolidación, como principal fuerza de la Federación Obrera Regional Argentina del IX congreso (FORA IX), central obrera dirigida por los *sindicalistas*. Segundo, es generalizada la afirmación sobre el lugar privilegiado de los obreros marítimos y su dirección, el sindicalismo revolucionario, en la relación establecida con los gobiernos radicales de las primeras décadas del siglo XX, en particular con Hipólito Yrigoyen durante su primera presidencia. En uno y en otro caso aún queda mucho por conocerse en cuanto a los casos específicos, el análisis de las prácticas del sindicato y la forma concreta de esta vinculación con el Estado, tema que retomaremos hacia el final de este trabajo.

Un conjunto de producciones provenientes de diversas y explícitas posiciones políticas, cuyos autores fueron militantes renombrados, han brindado valiosa información acerca de la estructura y organizaciones del movimiento obrero, historias en las que aparecen múltiples referencias sobre la acción gremial y política de las distintas corrientes político-ideológicas que disputaban la dirección del conjunto de los trabajadores. Entre estos cabe destacar la historia escrita por Sebastián Marotta (1961), uno de los dirigentes *sindicalistas* más importantes en los años de la primera posguerra, quién mejor ha reflejado la actividad gremial de esta corriente de conjunto, así como los debates, dinámica e historia del movimiento obrero que este autor ha desarrollado para aquellas primeras décadas del siglo. Trabajos posteriores permiten conocer algo más sobre la composición, acción y organización sindical en diferentes coyunturas, constituyendo historias generales del movimiento obrero que encarnaron un necesario esfuerzo de amplitud y síntesis (Bilsky, 1987; Godio, 1988).

En los últimos años se han desarrollado una serie de trabajos en torno a la corriente *sindicalista* y a los obreros marítimos, que plantean un nuevo cuadro de situación sobre cuáles problemas e interrogantes caracterizan hoy el abordaje histórico de estos temas. Parte vital de esta renovación se vincula con el análisis por un lado de la conformación y desarrollo político-ideológico del sindicalismo revolucionario, dirección de los marítimos hasta la década de 1930, y por otro con la relación de la FOM, emblemática de la acción de esta corriente, con el gobierno nacional durante las presidencias radicales, ambos ejes sobre los que se desarrollan los próximos apartados.

El sindicalismo revolucionario rioplatense

Originado en la Europa finisecular, el sindicalismo revolucionario

surgió en el seno del movimiento obrero francés organizado en torno a la Central General de Trabajadores, teniendo también un importante desarrollo en Italia.¹ A partir de allí, el desarrollo geográfico e histórico de dicha corriente resulta llamativo. Su importancia a nivel mundial ha sido analizada por Van der Linden y Thorpe (1992) quienes lo definieron como movimiento e ideología obrera que dio prioridad, a través de la acción directa, a la lucha por las mejoras inmediatas, combinada con la búsqueda de la construcción de una nueva sociedad superadora de la lucha de clases. Su programa suponía un rechazo a la utilización de medios políticos, no a la política, en la búsqueda de fines que eran evidentemente políticos, como la abolición del sistema capitalista y el establecimiento de una sociedad organizada por las asociaciones de los productores.

En Argentina, el sindicalismo revolucionario se originó primero como fracción partidaria dentro del Partido Socialista, y tras su expulsión en 1906, constituyó una corriente autónoma de fuerte corte antiparlamentarista, antipartidario y antiestatista, posicionamientos que se fueron modificando en la práctica al calor de las luchas y la experiencia posterior. El grupo de militantes entonces socialistas, lectores y difusores de la obra de Sorel y otros teóricos del *sindicalismo* europeo, comenzó a editar el periódico *La Acción Socialista* en 1905, aún dentro del PS, a la par que participaba activamente en la Unión General de Trabajadores (UGT). Ya por fuera de la estructura partidaria impulsó la Central Obrera Regional Argentina (CORA) en 1909, y en 1910 renovó su publicación periódica bajo el nombre de *La Acción Obrera*. El sindicalismo revolucionario, que dirigió las centrales obreras más importantes de la segunda y tercera década del siglo, fue así una corriente político gremial fundamental en todo este período (Bertolo, 1993; Del Campo, 1986).

Su separación del PS, una de las escisiones perdurables más significativas en la historia de este partido, se produjo luego de sendos debate y profundas críticas a su estrategia política, con las que cuestionaban su política parlamentarista y el descuido de la militancia, organización y propaganda gremial. Por sobre la acción político-parlamentaria, para la corriente *sindicalista* el ámbito privilegiado de toda militancia fue el sindicato. Con un fuerte énfasis en el impulso de la organización y la defensa de la herramienta gremial por medio de la acción directa, el *sindicalismo* fue desarrollándose, profundizando ciertas posturas y mo-

1. Algunos de sus principales exponentes fueron Victor Griffuelhes, secretario general de la CGT entre 1902 y 1908, Fernand Pelloutier, Edouard Berth, Hubert Lagardelle y Goerge Sorel en Francia. En Italia, los miembros de esta corriente más destacados, quienes tradujeron las obras de Sorel, como lo hiciera Julio Arraga en Argentina, fueron Arturo Labriola y Enrico Leone.

dificando otras. Al cambiar el régimen político a partir de la Ley Sáenz Peña y la llegada al gobierno del radicalismo, fue virando el énfasis de su prédica y su acción, produciéndose un proceso de redefinición política en el que la huelga general, que planteaba un desafío político al gobierno, perdió terreno frente al llamado a la unidad obrera y las reivindicaciones económico-corporativas. En la práctica este proceso devino en el abandono de la confrontación abierta y el despliegue de una actitud positiva hacia el poder político, construyendo una estrategia de fuerte pragmatismo, proclive a la negociación, cuya máxima expresión se evidenció durante la presidencia de Yrigoyen.

La influencia predominante del *sindicalismo* entre 1910 y 1930 en el movimiento obrero argentino, y su continuidad al frente del sindicato marítimo, fueron resaltados por un trabajo ya clásico sobre la experiencia sindical en Argentina y el surgimiento del peronismo. En éste se resalta la continuidad entre las modalidades y las prácticas *sindicalistas* –la organización centrada en el sindicato, la vinculación directa con el poder político y el reformismo pragmático– y las prácticas propias del peronismo, posteriores a 1943 (Del Campo, 2005). Sin embargo, tanto la obra de Del Campo como los primeros trabajos de Bertolo presentan como problema su construcción modélica, la forma en que se han abstraído de la práctica y el devenir concreto de esta corriente en gremios y centrales obreras particulares. En el caso de Del Campo, se ve además una preocupación por vincular la experiencia *sindicalista* con el peronismo, a través de una mirada que diluye el valor y la especificidad del *sindicalismo*.

Existen hoy diversas líneas de investigación que plantean problemas nuevos con relación al sindicalismo revolucionario, a la vez que retoman otros. A propósito del vacío historiográfico sobre los orígenes del *sindicalismo*, hace unos años Alejandro Belkin ha analizado, por un lado, el debate sobre la declaración de la huelga general en 1905 al producirse el levantamiento radical y el establecimiento del estado de sitio, en cuyo desarrollo se pusieron de relieve y se consolidaron muchas de las posiciones de la tendencia *sindicalista*, opuestas a la línea oficial partidaria. El debate finalizó entonces con la expulsión de la fracción *sindicalista* en el VII congreso del PS (Belkin, 2005). Por otro, el autor ha desarrollado una interesante hipótesis en torno a la relación con las otras fuerzas políticas obreras actuantes en el movimiento obrero. Afirmó allí que el surgimiento y la acción del *sindicalismo* vinieron a llenar un vacío existente surgido en torno a la prioridad y el impulso de la lucha gremial concreta y estrictamente económica. Esto dio lugar a una suerte de “división del trabajo” en la que cada corriente se especializó en un aspecto de la lucha obrera. Mientras los anarquistas encarnaban el programa máximo y la actividad de propaganda, los socialistas

dirigían su labor política hacia el programa mínimo, enfatizando la lucha político-electoral; por último, el *sindicalismo*, también enfocados al programa mínimo, privilegiando la lucha sindical y la acción directa (Belkin, 2007).

Hemos referido a la participación *sindicalista* en varios gremios, situación que devino en su posición dirigente en la FORA IX al avanzar la década del 10. Un trabajo reciente ha mostrado el desarrollo de una de las acciones gremiales más destacadas del *sindicalismo* en la segunda década del siglo XX en la construcción sindical: las giras de propaganda y organización que impulsó la FORA IX a fines de la década por el litoral entrerriano (Leyes, 2009). Este elemento central de la estrategia de sindicalización impulsada por la FORA, en cuyo desarrollo fueron vitales los militantes *sindicalistas* marítimos, trabajadores de a bordo, quienes en torno a los pueblos o ciudades puertos, como Colón, Concordia, o Concepción del Uruguay, constituyeron secciones sindicales, realizaron una intensa acción propagandística a partir del periódico forista *La Organización Obrera* y de diversas actividades, en lo que constituyó la versión fluvial del modelo de las giras. Éste se organizaba en torno a la elección de un delegado dentro de la FORA, el cual debía establecer contacto, realizar luego visitas para entablar un vínculo y una organización estable con la ciudad o pueblo elegidos. Si en la vía fluvial la FOM tuvo un rol protagónico, en la gira a través del camino de las líneas de ferrocarril también participaron militantes foristas de otros gremios.

Mientras el análisis de las giras, entre otros temas, pone de relieve la importancia de los militantes que constituían la organización gremial y su labor en el interior, carecemos de un conocimiento exhaustivo de las trayectorias políticas de aquellos activistas que construyeron las organizaciones del movimiento obrero, en particular los recorridos de los miembros dirigentes y activistas de la FOM. Sin olvidar el capítulo que Oscar Troncoso (1983) dedicó a Francisco García, secretario general de la FOM por 14 años ininterrumpidamente y luego por otro período más breve hasta su muerte, tal vez la única excepción sea la reconstrucción biográfica y política de Ramón Suárez Picallo, militante gremial marítimo, realizada por Hernán Díaz (2008). Más allá de la variante adscripción política de Suárez Picallo, que pasó por el socialismo, el comunismo y finalmente, el nacionalismo gallego, su mayor labor de construcción sindical se desarrolló principalmente dentro del sindicato de Mozos, Cocineros y Anexos, sindicato adherido a la FOM. A través de la historia individual de este militante es posible reconstruir la historia de ese gremio, la participación comunista en éste, las luchas encaradas por la Federación, y las tensiones en su interior.

Radicalismo y movimiento obrero

Mucho se ha discutido en los últimos años, sino décadas, sobre la relación entre el sindicato marítimo y el primer gobierno radical, dentro del más amplio debate sobre el rol del Estado y su política hacia los trabajadores en aquel período. La pregunta acerca de la actitud del gobierno y sus razones, así como sobre la forma y contenido del vínculo entre sindicato y gobierno, ha suscitado en el campo historiográfico un creciente interés sobre el período radical y sobre algunas de las huelgas marítimas más importantes.

Quizás uno de los primeros en poner de relieve tal problemática fue Samuel Baily (1984) al afirmar que el gobierno de Yrigoyen había implicado un profundo viraje en la relación Estado-trabajadores, expresado en la forma personal en que el mandatario se involucró en la mediación de varios conflictos y en el diálogo establecido con sus dirigentes gremiales, particularmente los marítimos. Tales acciones ad-hoc, de carácter coyuntural, no tenían detrás ninguna estrategia o programa que tendiera a desarrollar algún grado de institucionalización, por lo cual la atención de las demandas obreras continuó dependiendo de la voluntad de los presidentes.

Años después, un trabajo integral sobre el radicalismo realizado por David Rock volvía a plantear el problema desde una perspectiva no muy diferente, que integraba nuevos elementos. Según éste, el gobierno radical había elaborado una política de limitada integración hacia los trabajadores guiada predominantemente por la intención de frenar el avance del PS en la Capital, y de fijar un nuevo rol a los sindicatos, especialmente en aquellos dirigidos por *sindicalistas*, quienes no competían en el plano electoral por su política abstencionista, ni tampoco en el gremial, donde el radicalismo carecía de desarrollo propio. Este trabajo, considerado hoy un clásico de la historiografía del período, la relación entre el primer gobierno radical y algunos sindicatos se explica preferentemente por la búsqueda de votos, un objetivo electoralista que permitiría así comprender el nuevo rol asumido por el Estado frente al conflicto obrero en ciertos sectores (Rock, 1992).

Esta interpretación, conocida como la “tesis Rock”, presupone en primer término la ausencia de sectores obreros en la propia composición de la UCR; además, excluye en el tratamiento del problema la propia iniciativa de los sindicatos y corrientes políticas obreras. Quienes criticaron esta tesis han sostenido la existencia de una relación de complementariedad y enfrentamiento por parte del gobierno con algunos sectores obreros, expresada en una nueva actitud gubernamental frente al conflicto, en particular durante las huelgas marítimas de 1916-1917 y 1919. El radicalismo había establecido así una relación

tangencial con ciertos grupos de trabajadores organizados, buscando fundamentalmente expandir su base social (Falcón y Monserrat, 2000a y 2000b). El núcleo de la crítica a la interpretación electoralista radica en que ésta ha pasado por alto la necesidad histórica y generalizada de ampliación de las bases sociales del Estado. La explicación de Falcón y Monserrat también buscó despersonalizar la nueva política hacia los trabajadores, abandonando conceptos como *obrerismo* y *personalismo*, para mejor enfatizar el proceso social de construcción de una fuerza política heterogénea como la UCR y su acción inclusiva hacia sectores de la clase obrera. Tal interpretación constituye una mirada superadora de la tesis mencionada, sin por esto negar la importancia y la necesidad de la búsqueda de votos en un sistema político ampliado, pero descendiendo el eje de la explicación y sumando otros elementos.

Dentro de esta política preferencial de mediación y diálogo con ciertos sindicatos, la FOM aparece en todos los análisis anteriores como interlocutor principal del gobierno radical, pero durante el gobierno de Alvear tal relación cambió sus canales de expresión. Mientras la interpretación del vínculo FOM-gobierno de Yrigoyen que realiza Alejandra Monserrat sigue los lineamientos de su anterior trabajo con Ricardo Falcón, su análisis del segundo gobierno radical plantea el restablecimiento de dicho vínculo, debilitado tras el recambio presidencial, recomponiéndose así un espacio de acercamiento y negociación. Sin embargo, al igual que Horowitz, su trabajo enfatiza cómo, tras la huelga del año 1924, la FOM no logró recuperar el protagonismo de antaño, ocupado ahora por la Unión Ferroviaria (UF), punta de lanza de un modelo organizativo centralizado (Monserrat, 2011). La revisión de esta producción permite ver cómo, tanto en sus trabajos conjuntos como en sus producciones individuales, Falcón y Monserrat han desarrollado una visión particular que, si bien supera la tesis Rock, tiene un fuerte carácter integrista y consensualista por el cual se tiende a perder de vista el conflicto obrero y los problemas y consecuencias concretas que su relación con el Estado para los trabajadores y sus organizaciones. Tal mirada positiva de la acción estatal corre el riesgo de diluir el conflicto inherente incluso a la existencia misma de esas políticas.

Si nos remontamos en el tiempo, la pregunta sobre el vínculo Estado-sindicato vuelve a plantearse en torno a los gobiernos conservadores. Si la tesis Rock inhabilita a pensar alianzas con sectores obreros por parte de gobiernos sin sustentación en el voto extendido, otros trabajos han mostrado la política desarrollada durante el régimen conservador en este sentido, con la formación del DNT, la sanción de ciertas leyes laborales y la intervención del presidente Sáenz Peña en los conflictos obreros patronales (Falcón, 1986/7). De hecho, ya tiene varios años la interpretación del carácter dual de la política conservadora a comienzos

del siglo XX, fuertemente represiva hacia sectores obreros, sobre todo aquellos vinculados al anarquismo, y con iniciativas que tendieron a integrar a otros sectores más proclives a la negociación (Suriano, 1989-1990). Entre éstos últimos se ubicaron, ya desde fines de 1895, los trabajadores marítimos y sus organizaciones sucesivas: la Sociedad de Resistencia de Marineros, la Sociedad de Marineros y Foguistas, la LONA y, al iniciarse la segunda década del siglo XX, la FOM (Caruso, 2012).

Sin embargo, no son pocos los autores que han retomado plena y acriticamente la “tesis Rock” al analizar la relación sindicatos-gobiernos radicales, entre los cuales se encuentran los trabajos de Joel Horowitz y Jeremy Adelman. El primero, redoblando la apuesta, ha sostenido que el núcleo de la acción gubernamental del radicalismo fue la búsqueda de votantes, al ser una organización popular multisectorial. Carente de una estrategia propia de acercamiento al movimiento obrero, el gobierno radical, a través de la intervención directa y personal del presidente en aquellos sectores claves como el marítimo, reaccionó frente a las iniciativas de los gremios, elemento que Rock había desestimado. Esto convirtió a la FOM en uno de principales pilares de la política radical, con quien el gobierno estableció una unión coyuntural o alianza informal. En la huelga general de mediados de 1921, con especial participación de la FOM, el autor identificó un momento de crisis en esa relación (Horowitz, 1995). La alianza gobierno-sindicato se vió así debilitada y amenazada por la pérdida de apoyo de la clase media y la hostilidad de las elites, sectores claves en la coyuntura previa a las elecciones de 1922. Para Horowitz la proximidad de las elecciones fue un elemento clave, acompañado por la presión de los grandes capitales y de la Asociación del Trabajo, que junto a los problemas internos en los gremios portuario y marítimo, sus diferencias ideológico-políticas y sus disputas jurisdiccionales, resultaron en un alejamiento entre el gremio marítimo y el gobierno, el que con Alvear a la cabeza reeditó el carácter de esa alianza con un nuevo gremio, la UF (Horowitz, 2008 y 2004).

El segundo autor, Adelman, ha planteado el problema en términos similares, en su análisis de tres grandes conflictos marítimos: la fracasada huelga de 1911, el triunfo del año 1916, y la huelga general de mayo-junio de 1921, considerada como el “conflicto final entre el capital y el trabajo”. En su interpretación sumó como nuevo argumento el quiebre que supuso la sanción de la Ley Sáenz Peña en 1912 en la relación Estado-sindicatos, ya que a partir de allí ambos actores comenzaron a desarrollar tácticas más proclives al diálogo y al reconocimiento mutuo (Adelman, 1992 y 1993). Sin embargo, la inmadurez política de la clase obrera argentina para constituir un partido político representativo del conjunto de los trabajadores y que diera solución a los reclamos e intereses obreros a través del sistema político-electoral, ya que el PS no

cumplía con lo primero y el *sindicalismo* se sostenía como apartidario, impidió el avance del movimiento y el aprovechamiento de esta relación con el Estado, basada en una representación sindical atomizada y selectiva. El resultado fue la derrota obrera de la huelga general de 1921, que incluye la derrota de la huelga general marítima, y la transformación del vínculo sindicatos-gobierno. Este punto de quiebre fue también identificado por Andreas Doeswijk, para quien la recesión económica, el endurecimiento de la posición de los entes patronales, su presión ejercida sobre el Poder Ejecutivo, y el enfrentamiento de la FOM con el sindicato portuario anarquista fueron diferentes factores que contribuyeron al fracaso de la lucha obrera (Doeswijk, 1998).

Otros dos trabajos han analizado el vínculo Estado-sindicatos en estas primeras décadas del siglo XX y el lugar privilegiado ante el poder político de la FOM y su posición dirigente dentro del conjunto de la clase obrera. Si bien ya presente en el trabajo de Adelman, la mediación corporativa en el vínculo Estado-sindicato es el argumento central presentado por Enrique Garguin para caracterizar la relación entre el primer gobierno radical y el gremio marítimo. El predominio corporativo, frente a la mediación política, en la relación del gobierno y la FOM era consecuencia de una forma más general de la relación Estado-sociedad civil, donde el Poder Ejecutivo predominó sobre el Legislativo, lo cual explicaría la debilidad de la democracia argentina ya en sus inicios (Garguin, 2000). Sin embargo, la relevancia del corporativismo como elemento definitorio del vínculo establecido entre el Estado y sectores del movimiento obrero fue discutida por un artículo de reciente aparición, que afirmó la continuidad de la matriz liberal en la política laboral desarrollada tanto por gobiernos conservadores y radicales. Por sus elementos perdurables, Suriano ha entendido las políticas laborales de Yrigoyen como carentes de cambios sustanciales con respecto a estrategias previas (Suriano, 2011). Existieron sí elementos novedosos, como la intervención directa y personal del presidente en huelgas claves para la economía, pero tales novedades no lograron modificar la situación problemática de la política laboral del período: la ausencia de un corpus legislativo que diera un marco legal al desarrollo de las relaciones obrero-patronales y consolidara ciertos derechos a los trabajadores, a pesar de las iniciativas en torno a la creación de ese marco legal a través del impulso de ciertas leyes desde 1919, y de la ampliación del margen de acción al DNT.

Un último eje problemático lo constituye el problema de las demandas prioritarias sostenidas por el *sindicalismo* en el sector marítimo, como el control sindical sobre la contratación y otras cuestiones de abordaje, así como su transformación al calor de tales experiencias, y las consecuencias al interior de la organización sindical.

Ante todo, llama la atención la nula referencia en la mayoría de

los trabajos sobre una huelga que, por su duración, características y consecuencias, constituyó un momento clave en la historia de los trabajadores marítimos y de su dirección *sindicalista*. La huelga referida fue aquella que paralizó la flota Mihanovich durante todo el año 1920, dirigida por la FOM, la cual fue una de las acciones sectoriales más extensas ocurridas en el país, y en particular en el sector portuario, sólo comparable a la llamada “huelga de los locos”, sostenida entre octubre de 1956 y noviembre de 1957 por los obreros de la FOCN. La huelga parcial marítima ha sido analizada en dos trabajos recientes, los cuales han coincidido en resaltar su importancia, así como en los elementos que explicaron su éxito inmediato: la alianza entre tripulantes y capitanes, la solidaridad de obreros marítimos de otros puertos y países limítrofes, y fundamentalmente, la alianza establecida entre la FOM y el gobierno radical (Caruso, 2008; Villena, 2010). Sin embargo, el estudio encarado por César Villena presenta una interpretación particular acerca de las consecuencias al interior del sindicato en aquella coyuntura, al sostener que a partir de entonces se modificaron las relaciones dentro de la organización gremial, dando origen a la consolidación de una primera burocracia sindical, evidenciándose en los debates sobre el parasitismo de la dirigencia y su representatividad dados a través de la prensa sindical, *La Unión del Marino*. Esta burocracia sería el resultado de la relación encarada con el Estado y de la dinámica que esto conllevó al interior de la Federación.

Un tiempo antes, Germán Soprano había sostenido que en el transcurso de la huelga del año 1920 se evidenció la pérdida de apoyo de los trabajadores a la dirección *sindicalista* ante el inicio del proceso de burocratización y su reformismo explícito, y una oposición interna cada vez más visible. La derrota obrera generalizada de junio de 1921, la competencia de diversas tendencias políticas, y la pérdida de importancia relativa del transporte fluvial frente a otras actividades derivaron en el corrimiento del centro de la escena político-gremial de la FOM y su desgaste (Soprano, 2000). El proceso de consolidación de posiciones reformistas entre los sindicalistas revolucionarios y dentro del gremio marítimo es hoy objeto de análisis y de debate. Un trabajo reciente ha sostenido que la combatividad del sindicalismo de cara a la huelga general en momentos de la conmemoración del Centenario fue un factor central en la hegemonía posterior lograda por esta corriente en el movimiento obrero, mientras experimentaba un proceso de creciente burocratización (D’Uva y Scheinkman). Dentro del conjunto de estos planteos es necesario diferenciar el grado y el modo en que se conceptualizan los virajes y transformaciones del sindicalismo, sus posiciones reformistas y su rol protagónico en el proceso de burocratización. Mientras Villena planteó la existencia de una primera burocracia sindical, los otros dos trabajos

refieren a la presencia de un marcado reformismo y de tendencias a la burocratización, que no necesariamente devinieron en lo inmediato en la constitución de una burocracia. Si por un lado es posible constatar el creciente reformismo presente en la FOM y su dirección sindicalista incluso desde la primera década del siglo XX, esto no habilita necesariamente a pensar en la conformación de una burocracia como capa social plenamente coagulada. De hecho, la utilización de este concepto parece algo abusiva en ese contexto temprano, cuando aún, como hemos visto y argumentado desde diferentes perspectivas, no se había estabilizado un vínculo con el Estado, ni el sindicato se consolidó como verdadero factor de poder, dirigido por una capa de dirigentes estables y rentados, enquistados en la estructura sindical, por mencionar algunas de las características que definen a una burocracia, lo cual no quita que el germen de muchos de estos elementos estuviera presente en aquella coyuntura, y que han sido identificados y analizados en el proceso de burocratización que sufrieron los sindicatos en Argentina avanzada la década de 1930 (Del Campo, 2005). Esta aclaración no implica negar la vinculación existente entre la experiencia sindicalista previa y su impronta en el sindicalismo de las décadas siguientes, sino prevenir sobre lo poco provechoso que resulta extender y diluir un concepto como el de burocracia sindical para comprender el proceso ocurrido dentro del sindicato marítimo al iniciarse la década del 20.

El ejercicio de pensar la experiencia *sindicalista* como antecedente del peronismo fue retomado en la tesis de Geoffrey De Laforcade, con una perspectiva diametralmente diferente. Al problematizar la conformación de una identidad obrera entre los trabajadores portuarios y marítimos en la primera mitad del siglo XX, este autor ha destacado la ambigüedad entre la retórica *sindicalista* y sus prácticas gremiales en el puerto, a partir de analizar la construcción de un discurso de clase invocante de la revolución social a realizarse a través de los sindicatos. Este lenguaje liberador del *sindicalismo* articuló una identidad obrera que funcionó a su vez como figura de organización de la memoria social, mientras sus prácticas se encaminaban hacia la negociación con el Estado y las empresas. Para este autor la conciencia de clase de los trabajadores en el puerto fue el resultado de un proyecto articulado y formulado a partir de este lenguaje común, sobre el cual la clase misma fue inventada, producto de un intento de unificación simbólica, sedimentación y una particular jerarquización de eventos y organización de la experiencia, impulsado por el *sindicalismo*. Desde una perspectiva alejada del marxismo, este autor concibe a la clase obrera, en particular el sector portuario, como proyecto y construcción puramente subjetiva, en abierta oposición a quienes han pensado y analizado la clase y sus formas de conciencia con relación a cierta posición estructural. Su propio razo-

namiento lo lleva a concluir que la aparición de la clase como figura de organización de la memoria social en el ámbito del puerto fue resultado de la militancia *sindicalista*, la que predispuso a los trabajadores hacia el laborismo durante el primer peronismo (De Laforcade, 2001).

Una de las banderas de la acción *sindicalista* en el sector marítimo fue la lucha por el dominio del lugar de trabajo y el control del proceso de producción. Si para De Laforcade la fluidez y permeabilidad del proceso de trabajo, dificultando su racionalización y su control gerencial, dotaron de cierto poder de organización del trabajo a los obreros embarcados en la segunda década del siglo XX, para Andreas Doeswijk esta lucha fue emblemática de los gremios con presencia anarcoblchevique durante los años 1919-1921, bienio en el cual la búsqueda del dominio total o parcial del lugar de trabajo y el control de la producción se tornó en un elemento central de las tensiones sociales y políticas (Doeswijk, 1999). En otro trabajo hemos planteado una periodización diferente para la construcción del control de la contratación y las condiciones de trabajo a bordo, la cual comenzó ya en la huelga general de diciembre 1916, donde estaban presentes aquellas ideas y prácticas en torno a la “conquista del taller” pregonada por el *sindicalismo*, que se profundizarían con el correr de los meses (Caruso, 2011a).

Nuestra revisión interesada del conjunto de estos trabajos permite establecer algunas consideraciones de importancia. En principio, cabe señalar que la mayoría de los autores han abordado de manera fragmentaria, y muchas veces indirectamente, la historia del sindicato marítimo, el cual fue permanentemente ubicado en el centro de la experiencia *sindicalista* y del vínculo con el Estado, sin haber constituido un objeto de estudio en sí mismo. Segundo, existe un fuerte desbalance entre los crecientes estudios sobre la relación Estado-sindicatos y las escasas investigaciones sobre la historia de la FOM en particular, y el proceso más general de organización sindical marítima. Llama la atención la ausencia de trabajos sobre la constitución de la FOM, en abril de 1910, o lo escueto de las investigaciones realizadas para los años 20, problema extensible a los trabajos sobre el conjunto del movimiento obrero. Por último, el gran ausente en toda la literatura revisada son las empresas, la poderosa patronal marítima, sus actores y prácticas, y las características de la relación entre estas compañías y los obreros embarcados.

Río arriba: viejos problemas que se retoman y nuevos interrogantes

Tal estado de los estudios sobre el mundo obrero marítimo, el sindicalismo revolucionario y el vínculo de ambos con el Estado, plantea una

serie de problemas, a la vez que nuevas posibilidades y desafíos. Los aportes de la historiografía acerca de estos temas han dejado vacante, en principio, el conocimiento de los procesos materiales y organizativos básicos del trabajo marítimo, como un insumo esencial para el desarrollo de la historia de estos trabajadores. La reconstrucción del proceso de trabajo a bordo parece un aporte elemental para conocer la experiencia laboral primera marítima, muy vinculada a las formas de sus organizaciones sindicales y a su relación con la oficialidad y sus respectivos centros. En oposición a lo sostenido por De Laforcade, creemos que conocer la conformación estructural de los trabajadores marítimos, su trabajo cotidiano, las tensiones y conflictos que éste presenta, así como también su composición en términos étnico-nacionales y su magnitud con relación al conjunto de la clase obrera, es muy necesario, si bien no suficiente, para avanzar sobre otras cuestiones de su historia, tales como sus construcciones identitarias y las formas de su consciencia política.

En este sentido, nuestra investigación ha arrojado ya resultados en torno al conocimiento de la organización del trabajo marítimo en el Puerto de Buenos Aires en las primeras décadas del siglo XX, sus secciones, su relación con la oficialidad, el rol del capitán, y los cambios e innovaciones en su base material incorporadas por las empresas en función del aumento de la productividad del trabajo. Se ha avanzado en identificar las implicancias de estos cambios para la mano de obra a bordo, cómo afectaron las distintas secciones, y qué tareas nuevas se desarrollaron en torno a éstos, mientras otras desaparecían (Caruso, 2010). Se ha reconstruido la organización diversa y jerárquica al interior de las secciones, estableciendo una particular división del trabajo, así como la estructuración piramidal existente entre la totalidad de la tripulación y la oficialidad, diferenciando así concepción y ejecución. Tal fragmentación se reprodujo en la organización gremial fragmentada, la cual sin embargo fue superada por la unidad de acción que lograron desarrollar en ciertos periodos los centros de oficiales, capitanes y maquinistas, junto a los sindicatos de marineros, foguistas y demás tripulantes, como ocurrió a partir del año 1916 y la huelga general marítima impulsada por la FOM y apoyada por la totalidad de los centros y gremios del sector.

En la perspectiva de conocer las formas históricas de explotación desarrolladas a bordo de las embarcaciones de cabotaje, se hace necesario integrar al análisis las estrategias patronales, aquellas prácticas que las empresas navieras tuvieron para con sus trabajadores, las organizaciones patronales que impulsaron, entre otros temas. En el caso de la poderosa patronal marítima, propietarios y armadores del sector del transporte de cabotaje, ésta fue particularmente activa dentro del

conjunto de la burguesía argentina, desarrollando una estrategia antisindical y antiobrera sobre la cual poco se ha reflexionado. En tal sentido, hemos analizado la historia, origen y acciones de la mayor empresa de navegación fluvial de América de Sur en aquel período, la compañía Mihanovich, la cual presenta interesantes particularidades no sólo por su magnitud, ya que en tiempos de la Primera Guerra concentraba el casi 80% del capital existente en el sector, sino por su intransigencia frente a las demandas obreras, y su ferviente labor de organización patronal entre los propietarios navieros nacionales, promoviendo la formación de centros ya desde fines de siglo XIX, como el Centro Marítimo, y en este siglo, el Centro de Cabotaje Nacional y el C.C. Argentino, que participaron activamente en organizaciones patronales de mayor alcance como la Asociación del Trabajo y la Liga Patriótica. Otra característica de esta empresa fue la importancia que tuvo la comunidad sueslava o croata entre sus empleados y tripulantes. El éxito inicial de la compañía estuvo sustentado en la contratación y formación de una mano de obra calificada y accesible, lo cual logró a partir de la formación de una Sociedad Austrohúngara de Socorros Mutuos sobre esta común base identitaria. Tal sociedad funcionó también como parte de la estrategia de combatir la organización obrera marítima y su control de ciertos aspectos del trabajo a bordo, entre ellos la contratación. En el conjunto de múltiples acciones de fuerte contenido antisindical que componían la estrategia patronal, la sociedad mutual croata jugó un papel en nada marginal. Aunque es claro que el sentido de la sociedad excedía tales cuestiones, es particularmente interesante el hecho de que ésta organización mutualista estuviera relacionada directamente con la empresa Mihanovich, y se convirtiera en un elemento más y por cierto significativo de las relaciones laborales marítimas. Por su composición, dirección e intereses, la Sociedad fue una institución que funcionó a la vez como espacio de sociabilidad y consolidación de los vínculos entre sus miembros burgueses, y como organismo de control del mercado laboral y la acción sindical. Esta doble finalidad, el mejoramiento de condiciones específicas de acumulación de capital y el control de los trabajadores, es una de las claves para comprender el papel de la Sociedad Austrohúngara y su relación con la empresa Mihanovich, la cual apelaba a una identidad común de base étnica-nacional buscando diluir las diferencias de clase en una organización que incluía tanto al armador como a sus tripulantes en una aparente condición común, no igualitaria, ya que las diferencias se reproducían al interior de la organización mutualista (Caruso, 2011b). Dentro de la estrategia patronal, la Sociedad Austrohúngara fue una opción temprana, primera de la empresa Mihanovich, opción que ante el crecimiento de la organización sindical y su poder, evidenció una pérdida de importancia como elemento de

influencia en la contratación y el trabajo a bordo. El fortalecimiento del control sindical a bordo por parte de la FOM durante los años 1916 y 1921 expuso el fracaso patronal, lo cual potenció otro tipo de acciones y prácticas de presión y confrontación, como la revitalización de sindicatos pro-patronales, la violencia directa, el cambio de bandera para evitar la injerencia del sindicato argentino, la simulación de la venta de su flota a una empresa con bandera de países limítrofes subsidiaria de la “M”, el lobby nacional e internacional a través de sus centros corporativos, campañas en la prensa comercial, entre muchas otras.

En la búsqueda de profundizar el conocimiento de las prácticas gremiales del sindicalismo revolucionario a partir de su acción en el gremio marítimo y la relación establecida con gobiernos conservadores y radicales, un camino interesante consiste en analizar la propia historia sindical de los obreros marítimos, lo cual abre una gama de problemas y posibilidades. Por un lado, nos interesa abordar el momento de creación de la FOM, que se dio con posterioridad a la huelga que marineros y foguistas sostuvieron de manera separada en los primeros meses de 1910. La creación de esta federación puede ser entendida como parte de la labor de construcción sindical y de la estrategia político-gremial del sindicalismo revolucionario, el cual se vió fortalecido dentro del gremio marítimo tras el conflicto inmediatamente anterior. Los *sindicalistas* impulsaron federaciones como una forma coherente de buscar extender la organización gremial de manera rápida y efectiva, sumando así nuevos nucleamientos del interior, al frente de los cuales muchas veces figuraron dirigentes de Buenos Aires. Tal estructura federativa impulsada por los *sindicalistas* difería en gran medida de aquellas federaciones de sociedades de resistencia impulsadas por los anarquistas en los primeros años del siglo, entre ellas la propia FORA, cuyo corte más principista y libertario no respondía tan enérgicamente a un pragmatismo organizador como sí parecen haberlo hecho las federaciones *sindicalistas*. De esta manera, la estructura federativa fue un instrumento de rápida organización de secciones y su incorporación “no traumática” a un todo más amplio y nacional. Esta figura, más allá de sus fundamentos teóricos, resultaba útil y pragmática para organizar efectivamente un colectivo disperso y en acelerado crecimiento. Otras Federaciones contemporáneas fueron la de los Trabajadores de la Madera, donde resalta el nombre del *sindicalista* Juan Cuomo, la Federación de Artes Gráficas de 1906, entre cuyos gráficos y linotipistas se destacaron Luis Lauzet y Luis Bernard, la FOF de 1912, con Francisco Rosanova al frente, o la FOCN de 1917. También la LONA, creada en 1907 y antecesora de la FOM, debe ser incluida en este grupo, si bien los conflictos al interior del gremio impidieron su estabilidad y perdurabilidad. Además, la propia estructura federativa permitía conservar cierto grado de autonomía,

defendida por los intelectuales y militantes *sindicalistas*, lo cual plantea un nuevo problema a futuro, que es poder establecer cuál es la relación entre los sindicatos asociados y el Consejo Federal de cada federación, y en particular, como se vincularon las secciones de abordaje y aquellas extendidas a lo largo de las rutas fluviales con el Consejo Federal de Buenos Aires.

A través del estudio de las huelgas a bordo previas a la creación de la FOM, y las que se dieron con posterioridad, es posible observar las prácticas del sindicalismo revolucionario en el terreno concreto, considerando su accionar una parte fundamental de la experiencia sindical y política del conjunto de los obreros embarcados. Este abordaje intenta así superar una práctica historiográfica muy extendida, por la cual se estudian por separado las corrientes políticas que actúan y dirigen el movimiento obrero por un lado, y las experiencias e historia de un sector o gremio en particular, o del conjunto de los trabajadores por otro, perdiendo de vista su mutua influencia e interrelación. El estudio de las huelgas sectoriales de marineros y foguistas desarrolladas a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX, permite la forma de construir, actuar e intervenir en ellas y en la organización gremial por parte de los militantes *sindicalistas*, y poder dimensionar las transformaciones de sus posiciones y prácticas en el transcurso de esos años y esas luchas. Por ejemplo, en el pasaje de un rechazo originario y teórico a la mediación arbitral del Estado en los conflictos, a la progresiva búsqueda interesada en dicho arbitrio que caracterizó al *sindicalismo* y al gremio marítimo, media una experiencia sostenida de aceptación de la mediación policial y la búsqueda de diversas formas para acudir al Estado, a través del nombramiento como delegados obreros a funcionarios públicos, de reuniones con diversos Ministros y entidades, como la Prefectura o el DNT. Estos ejemplos forman parte de las experiencias de lucha ocurridas durante las huelgas marítimas de 1895, de 1904, 1907 y 1910, por mencionar las más significativas. De hecho, la última huelga mencionada, sostenida durante los primeros meses de aquel año, más precisamente fueron dos huelgas del sector. Entre enero y marzo de 1910 se desarrollaron, por momentos en forma paralela, la huelga impulsada por la Sociedad de Marineros –y con predominio *sindicalista*– y la otra acción sostenida por la Sociedad de Foguistas, alineada con el anarquismo. Este caso permite comparar en aquella coyuntura las estrategias sindicales de ambas corrientes, la actitud del Estado y sus diversas instituciones, pudiendo así dimensionar la experiencia de la lucha sindical marítima y la consolidación de ciertas tendencias reformistas en el gremio, consolidándose a la par su dirección *sindicalista*, sustentadas en experiencias previas exitosas de acercamiento al Estado. El resultado de las huelgas de enero a marzo de 1910 explicita y resume

una experiencia repetida durante toda la década: los marineros lograron sus demandas tras 5 días de huelga, iniciadas las negociaciones apenas comenzado el paro, mientras los foguistas sostuvieron por más de dos meses la medida, negados a cualquier intervención del Estado y más aún a una mediación presidida por el Jefe de Policía. A diferencia de la combatividad supuestamente expresada por los *sindicalistas* en el Centenario, su práctica gremial en el sector de a bordo muestra lo contrario: el reforzamiento de posiciones reformistas, experiencia basal en la constitución de la FOM, que se dio al mes siguiente (Caruso, 2012). Las diferencias de grado, forma y contenido de la política hacia los trabajadores y el conflicto obrero que sostuvieron los diferentes gobiernos permitirá o no desarrollar y potenciar esa actitud, promoviendo prácticas de una oposición obrera más moderada y favoreciendo la aceptación e intervención estatal.

Como hemos analizado, el vínculo entre Estado y sindicatos y la relación del radicalismo en el gobierno con la FOM *sindicalista* constituyen tópicos centrales de un debate no saldado en la historiografía argentina. Sus versiones más extendidas han centrado el foco en la voluntad de captación de votos por parte del gobierno de Yrigoyen. Algunos trabajos posteriores y críticos hacia esta explicación sostuvieron como elemento central la búsqueda por parte del yrigoyenismo de ampliar las bases sociales de su gobierno. Ahora bien, lo que ninguno de estos trabajos ha puesto en cuestión es la novedad de la actitud estatal frente a los trabajadores que pareciera surgir con el gobierno radical. ¿Cuáles fueron las formas de esa nueva política, las instituciones que la vehiculizaron, su contenido último? ¿Cómo se concretó esa relación con el gremio marítimo?

La transformación del Estado y su política de integración hacia sectores obreros se torna así un complejo problema plausible de revisión en cuanto a su periodización, sus formas y sus agentes. Una vía posible para avanzar en ese sentido es la reconstrucción histórica de la intervención estatal en las reiteradas coyunturas de conflicto marítimo durante las primeras décadas del siglo XX, para identificar modalidades, instituciones, cambios y continuidades entre las diversas presidencias y regímenes, analizando a la vez las prácticas del sindicato y la forma concreta de su vinculación con el Estado en cada coyuntura. Al observar la intervención sistemática del DNT, la mediación ejercida por la Policía durante todo el período, y la participación de diversos Ministerios (Interior y Marina particularmente) y la Prefectura, debemos señalar que la intervención estatal en el conflicto obrero, en un sector particularmente sensible como el transporte marítimo, se dio en forma temprana y múltiple, cuyas formas de ejercer dicha acción fueron similares durante los distintos gobiernos nacionales. El avance de nuestra investigación

resultará en identificar aquella originalidad de la política radical hacia el gremio marítimo, a la par que mantiene formas de intervención muy anteriores.

Antes de finalizar, es necesario señalar la importancia y la necesidad de una perspectiva regional y comparativa que incluya tanto a Uruguay, Brasil y Paraguay como a Chile, en torno al estudio de la organización gremial marítima y sus luchas, por varios motivos. En principio, porque la propia experiencia laboral ha traspasado regiones, fronteras y países. Pero además, esas fronteras no aislaron los procesos de organización sindical, como lo demuestra la FOM uruguaya, de febrero de 1918 y la Liga de Obreros Marítimos de Paraguay de comienzos de la década del 20, ni tampoco evitaron la acción e influencia multinacional de los capitales navieros. La fuerte vinculación obrera se expresaba en la solidaridad obrera ante la declaración de una huelga en Asunción, Montevideo o Buenos Aires, y en la relación mutua de los gremios de los diversos países sudamericanos involucrados en el tráfico fluvial. La activa y persistente militancia y participación de las organizaciones obreras, sindicatos y partidos, llegaron incluso a plasmarse en una identidad internacionalista de las tripulaciones que viajaban entre el Matto Grosso y Buenos Aires, tal como lo ha desarrollado un trabajo reciente realizado en Brasil (De Oliveira, 2009).

Si bien una primera mirada sobre la producción historiográfica de estos últimos años acerca de los problemas relacionados con la experiencia *sindicalista*, su militancia en el gremio marítimo y el vínculo desarrollado con el Estado nos permite tener una mirada esperanzadora por la revitalización del interés en estas cuestiones, siguen en pie muchos interrogantes que plantean una tarea ardua por delante, tal como demuestran en otros temas vinculados al estudio del movimiento obrero y la izquierda en nuestro país los trabajos de Lucas Poy y Diego Ceruso, presentes en este volumen. El debate en torno a la relación Estado-Sindicatos ha sido encarado predominantemente hasta ahora desde perspectivas limitadas en torno a la concepción de Estado y de su política. Sus críticos han realizado una labor importante, abriendo un camino de problematización, del cual queda aún mucho por recorrer.

Bibliografía

- Adelman, Jeremy (1993), "State and labour in Argentina. The port workers of Buenos Aires", *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, vol. 25.
- Adelman, Jeremy (ed.) (1992), *Essays in Argentine labor history 1870-1930*, Londres, Macmillan.

- Baily, Samuel (1984), *Movimiento Obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Buenos Aires, Hyspamérica.
- Belkin, Alejandro (2007), *Sobre los orígenes del sindicalismo revolucionario en Argentina*, Departamento de Historia, Cuadernos de Trabajo, Ediciones CCC, Buenos Aires.
- (2005), “El debate sobre la huelga general y el surgimiento del sindicalismo revolucionario”, ponencia presentada en X Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Rosario, Rosario.
- Bertolo, Maricel (1993), *Una propuesta gremial alternativa: el Sindicalismo revolucionario (1904-1916)*, CEAL, Buenos Aires.
- (2005), “Relaciones colectivas de trabajo en Argentina: algunas reflexiones en torno a la huelga de obreros gráficos de 1906”, ponencia X Jornadas Interescuelas de Historia, Rosario.
- Bilsky, Edgardo (1987), *La FORA y el movimiento obrero*, tomo 1 y 2, Buenos Aires, CEAL.
- Caruso, Laura (2008), “La huelga parcial marítima en el Puerto de Buenos Aires, febrero 1920-marzo 1921. El respeto al derecho sindical contra la defensa del trabajo libre”, VII Jornadas de Investigadores del Departamento de Historia, UNMdP, Mar del Plata.
- (2010), “¿”Donde manda capitán no gobierna mariner”?” El trabajo marítimo en el Río de la Plata, 1890-1920”, en *Revista Mundos do Trabalho*, ANPUH, volumen 3, Campiñas.
 - (2011a), “Control a bordo: La Federación Obrera Marítima, 1916-1921”, en Dicósimo, Daniel y Simonasi, Silvia, *Trabajadores y empresarios en la Argentina del Siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Rosario, Prohistoria.
 - (2011b), “La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX” en *Trabajadores, ideologías y experiencia en el movimiento obrero, revista de historia*, Año 2, N° 2, 2do. Semestre.
 - (2012), “Las huelgas marítimas y el Departamento Nacional del Trabajo: conflicto obrero e intervención estatal (1890-1920)”, en Suriano, Juan (comp.) *La construcción de las instituciones laborales en la Argentina: el Departamento Nacional del Trabajo, 1907-1943*, Buenos Aires, Edhasa, en prensa.
- De Laforcade, Geoffrey (2001), *A laboratory of Argentina labor movements: dockworkers, mariners and the contours of class identity in the Port of Buenos Aires, 1900-1950*, tesis doctoral, Yale University.
- Del Campo, Hugo (1983), *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Editorial Siglo XXI, Buenos Aires.
- (1986), *El sindicalismo revolucionario (1905-1940)*, Buenos Aires, CEAL.
- De Oliveira, Vitor Wagner Neto (2009), *Nas águas do Prata, os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*, Sao Paulo, UNICAMP.

- Díaz, Hernán (2008), *Ramón Suárez Picallo. Años de formación política. Antología de textos (1916-1931)*, Buenos Aires, Alborada.
- Doeswijk, Andreas (1998), *Entre camaleones y cristalizados: los anarcobolcheviques rioplatenses 1917-1930*, tesis doctoral, Campinas, UNICAM.
- (1999), “La lucha por el espacio laboral y su dimensión utópica”, ponencia VII Jornadas Interescuelas, Universidad Nacional del Comahue, Neuquén.
- D’Uva, Florencia y Scheinkman, Ludmila (2011), “La clase obrera en el Centenario: un aporte a la comprensión del Sindicalismo revolucionario”, *Trabajadores, ideologías y experiencia en el movimiento obrero, revista de historia*, Año 1, N° 1, 1er. semestre.
- Falcón, Ricardo (1986-1987), “Izquierdas, régimen político, cuestión étnica y cuestión social en Argentina (1890-1912)” en *Anuario*, 12, segunda época, Escuela de Historia de la Universidad de Rosario.
- Falcón, Ricardo, y Monserrat, Alejandra (2000a), “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos” en Falcón Ricardo (dir.) *Nueva Historia Argentina*, Tomo VI, *Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Buenos Aires, Sudamericana.
- (2000b), “Políticas laborales y relación Estado-sindicatos en el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922)”, en Suriano Juan (comp.) *La cuestión social en Argentina, 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena.
- Garguin, Enrique (2000), “Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930” en Panettieri José (comp.) *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Buenos Aires, Eudeba.
- Godio, Julio (1988), *El movimiento obrero argentino (1910-1930)*, *Socialismo, sindicalismo y comunismo*, Buenos Aires, Legasa.
- Horowitz, Joel (1995), “Argentina’s failed general strike of 1921: a critical moment in the radical’s relations with unions”, en *Hispanic American Historical Review* N° 75.
- (2004), *Los sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón, 1930-1946*, Buenos Aires, EDUNTRF.
- (2008), *Argentina’s Radical Party and popular mobilization 1916–1930*, The Pennsylvania State University.
- Leyes, Rodolfo (2009), “La estrategia de sindicalización de la FORA IX en el oriente entrerriano (1917-1921)”, *Revista Conflicto Social* N° 2, diciembre.
- Marotta, Sebastián (1961), *El movimiento sindical argentino. Su génesis y desarrollo*, tomo II, 1907-1920, Buenos Aires, Lacio.
- Monserrat, M. Alejandra (2011), “La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930” en Cañete Victoria, Rispoli Florencia, Ruocco Laura y Yurkievich Gonzalo (comps.) *Los puertos y su gente, pasado presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, Ediciones Gesmar-UNMDP-Conicet.
- Rock, David (1992), *El Radicalismo argentino (1890-1930)*, Buenos Aires, Amorrortu.

- Soprano, Germán (2000), “El Departamento Nacional del Trabajo y su Proyecto de Regulación Estatal de las Relaciones Capital-Trabajo en Argentina, 1907-1943”, en Panettieri José (comp.) *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Buenos Aires, Eudeba.
- Suriano, Juan (1989-1990), “El Estado argentino frente a los trabajadores urbanos: política social y represión, 1880-1916” en *Anuario*, 14, 2da. Época, Rosario.
- (2011), “La política laboral durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen: entre continuidades y rupturas, el rol del Departamento Nacional de Trabajo”, en Plotkin, Mariano y Zimmermann, Eduardo (comps.) *Los saberes del Estado*, Buenos Aires, Edhasa.
- Troncoso, Oscar (1983), *Fundadores del gremialismo obrero*, tomos 1, Buenos Aires, CEAL.
- Van der Linden, Marcel, y Wayne, Thorpe (1992), “Auge y decadencia del sindicalismo revolucionario”, en *Revista Historia Social*, N° 12, pp. 3-29, invierno.
- Villena, César (2010), “La lucha de clases en el puerto de Buenos Aires: la Federación Obrera Marítima, 1920-1921”, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 20 de octubre.

Resumen: Nuevos trabajos e investigaciones dedicados a la historia del sindicalismo revolucionario, una tendencia del movimiento obrero cuya centralidad no ha tenido la repercusión esperada en el campo historiográfico, comienzan a plantear la superación de tal estado de situación. El ámbito de puerto, más específicamente el grupo de trabajadores embarcados, fue clave en la militancia *sindicalista*. Se presenta aquí una revisión de los trabajos sobre esta tendencia gremial y otros que se relacionan con la historia del sindicato donde tuvieron un protagonismo sostenido, la Federación Obrera Marítima, presentando a la vez avances y problemas de la propia investigación en desarrollo.

Palabras clave: Sindicalismo revolucionario – Federación Obrera Marítima – vínculo con el Estado

Abstract: New jobs and research dedicated to the history of revolutionary syndicalism, a trend of the labor movement whose centrality has not had the impact expected in the historiographic field, begins to raise the overcoming of that situation. The port area, more specifically the group of workers on board, was a core of trade union militancy. The article presents a review of the works on the history of this political tendency in Argentina and of the researchs that focus on the history of the union where they had a substantial role, the FOM, together with the advances of our own investigation as well as the problems found so far.

Keywords: Revolutionary Sindicalism – Maritime Workers’ Federation / Federación Obrera Marítima (FOM) – State-labor relations

Recepción: 24 de junio de 2012 – **Aprobación:** 7 de julio de 2012