

Constelaciones gremiales en el mundo marítimo argentino. La Federación Obrera Marítima y el Centro de Capitanes de Ultramar (1924-1934)

Laura Gabriela Caruso - Gustavo Nicolás Contreras

Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales
Universidad Nacional de San Martín
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina
lauracaruso@gmail.com
ORCID: 0000-0001-6556-5705

Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales
Universidad Nacional de Mar del Plata
Consejo Nacional de Investigaciones
Científicas y Técnicas, Argentina
gustavonicolascontreras@gmail.com
ORCID: 0009-0003-4988-7335

Título: Labor Union constellations in the Argentine maritime labor world.
The Federación Obrera Marítima and the Centro de Capitanes de Ultramar
(1924-1934)

Resumen: El sector marítimo tuvo un lugar significativo en la historia laboral y sindical de la Argentina, tardíamente reflejado en la historiografía, en la cual predominan hoy los estudios sobre las primeras décadas del siglo XX. Este artículo indaga prácticas, relaciones y dinámicas que se dieron entre los gremios marítimos en la década que va desde la huelga general y marítima de 1924 hasta la formulación de un pacto de unidad entre organizaciones de la tripulación y la oficialidad en 1934. El texto analiza la acción sindical marítima resaltando solidaridades y distancias con otros gremios de dicha comunidad obrera, focalizando en las relaciones entre la Federación Obrera Marítima, primer gremio que unificó categorías y secciones del trabajo a bordo en 1910, y el Centro de

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.400>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - CompartirIgual)

Capitanes de Ultramar, fundado en 1918, pilar de la organización del personal jerárquico embarcado. El texto se basa en un conjunto de documentos compuesto por prensa sindical, actas y memorias gremiales, entre otros.

Palabras clave: sindicatos marítimos – conflictividad – tradiciones sindicales

Abstract: The maritime sector had a significant place in the labor and trade union history of Argentina, late reflected in the historiography, in which studies on the first decades of the twentieth century predominate today. This article investigates the practices, relations and dynamics among the maritime unions in the decade from the general and maritime strike of 1924 to the formulation of a unity pact between crew and officers' organizations in 1934. The text analyzes the maritime union action and the solidarities and distances with other unions of that community, focusing on the relations between the Federación Obrera Marítima, first union that unified categories and sections of the work on board in 1910, and the Centro de Capitanes de Ultramar, founded in 1918, pillar of the organization of the hierarchical personnel on board. The text is based on a documentary collection of trade union press, union minutes and memoirs, among others.

Keywords: maritime unions – conflicts – trade union traditions

Recepción: 6 de enero de 2023. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

La historia de las organizaciones obreras en la Argentina estuvo marcada desde sus inicios por la centralidad del transporte y sus trabajadores. En las primeras décadas del siglo XX fueron clave las acciones y experiencias de los gremios del transporte vinculados al circuito económico agroexportador, como ferroviarios, portuarios y marítimos. Particularmente, los sindicatos de la navegación mercante han tenido un rol significativo en la construcción y consolidación de organizaciones obreras estables, en la configuración de alianzas y acciones en común que involucraron distintas categorías y secciones laborales de a bordo, así como en la creación y el sostén de centrales sindicales.

Tal protagonismo en los últimos años ha sido reflejado con cierta vitalidad en el campo historiográfico. Si previamente los ya clásicos estudios del movimiento obrero argentino de fines de los años 70 y durante los 80 habían atendido a ferroviarios y marítimos en un relato más general y abarcativo, el foco puesto recientemente en el sindicalismo marítimo se centró en los años que van desde fines del siglo XIX a la primera posguerra y, en menor medida, en los años de los primeros gobiernos peronistas (Caruso, 2016; Caruso y Contreras, 2019; Belkin, 2018; Monserrat, 2011; Villena, 2009; Contreras, 2010 y 2014). El presente artículo, justamente, se interesa por el hiato temporal que separa estos dos periodos y se preocupa por conocer las formas de la protesta

y la acción sindical marítima en esos años, ya no desde las iniciativas políticas y estatales desde arriba al efecto (Horowitz, 2015), sino desde la agencia de los trabajadores embarcados y sus organizaciones. Podríamos adelantar que ésta se caracterizó en esos años por dos metas principales: por un lado, la defensa de la organización gremial y de las condiciones laborales y, por el otro, el impulso de la unidad sindical del conjunto del sector como estrategia de fortalecimiento gremial.

En la década que va desde la huelga general en oposición a la Ley de Jubilaciones y la huelga marítima de 1924 hasta la formulación de un pacto de unidad y la consecuente creación en 1934 del Comité Mixto Marítimo –conformado por los sindicatos de la tripulación y la oficialidad–, existieron acercamientos y conflictos en el interior de la comunidad laboral marítima que es valioso relevar. Tales años, pues, dieron lugar a acciones significativas para la consolidación de organizaciones gremiales del sector. En este sentido, se indagan aquí las iniciativas impulsadas por la Federación Obrera Marítima (FOM), primer gremio que unificó diversas categorías y secciones del trabajo a bordo en 1910, y por el Centro de Capitanes de Ultramar, fundado en 1918, pilar de la organización del personal jerárquico de a bordo.¹ El devenir de ambos gremios, sus búsquedas, acciones de protesta, demandas y formas de vinculación asociativa son temas de interés en sí mismo. A su vez, nos permiten pensar desde una apreciación de conjunto las transformaciones de las organizaciones obreras en esos años y el lugar que tuvo el conflicto de clases en la rama de actividad. Para su estudio, junto a la bibliografía existente, recurrimos a la prensa sindical marítima, actas, memorias sindicales, documentos estatales, entre otras fuentes de información disponibles.

La mirada atenta a estas experiencias sobre la acción sindical y las mutuas relaciones de los gremios marítimos entre los años que promedian las décadas de 1920 y 1930 no solo apunta a dotar de densidad aquella historia aún por contar en torno a la constelación de las organizaciones de trabajadores embarcados, sino, fundamentalmente, a revisar la caracterización de dicho período en clave de años “apacibles”, encaminados a la integración nacional y social (Gutiérrez y Romero, 2007). Desde la historia cultural y social varios trabajos han discutido esta caracterización de manera fructífera, visibilizando tensiones diversas, no exentas de conflictos de carácter social y político con una impronta clasista (Camarero, 2007; Caimari, 2012; Karush, 2013). En esta clave, una tesis reciente ha puesto el foco en la conflictividad obrera

1. Un estudio sobre la fundación del Centro de Capitanes de Ultramar en Caruso y Contreras (2023). Una historia en clave de divulgación sobre los cien años de existencia del citado Centro en Caruso y Contreras (2019).

y el subregistro de las huelgas del período por parte del Departamento Nacional del Trabajo (DNT) (Sarti Ferreira, 2020: 73). Ferreria explica la importancia de dicha conflictividad frente al impacto que tuvieron la renovación y la inversión en infraestructura y maquinaria, incluso la relocalización de industrias, en la organización obrera de los años 20. Tales iniciativas empresariales motivaron huelgas y acciones sindicales, entre las que se destacan las ocurridas en los astilleros Mihanovich en 1926 y 1927, así como otras del sector industrial automotriz (Sarti Ferreira, 2020: 190).

Se indaga aquí entonces una década de historia sindical marítima, haciendo hincapié en aquellos momentos críticos para los gremios, como la huelga general por la ley de jubilaciones de 1924, los conflictos con la empresa Mihanovich de 1924 y 1928 y el pacto de solidaridad de 1934 entre gremios de la tripulación y la oficialidad. Nos proponemos, de esta manera, reflexionar sobre la conflictividad obrera marítima y las formas organizativas del sindicalismo del personal embarcado, historizando este recorrido y la dinámica de constelaciones gremiales de sindicatos del sector que fueron alternando entre ciertos momentos en los cuales lograron articularse claramente como parte de la misma figura y otros en que esas conexiones se volvieron opacas, menos visibles, dando lugar a una imagen de dispersión, sin por ello perder del todo la referencia y la ubicación.

Este artículo transita la historia de la constelación de gremios marítimos en aquellos años, recuperando acciones y sentidos enunciados en torno a la unidad, la organización superadora de la fragmentación laboral a bordo y la creación de una tradición gregaria como mito y meta de esta comunidad obrera, no privativa de su experiencia, pero sí portadora de singularidad propia. De alguna manera, los siguientes apartados historizan e interpretan el camino que pudieron construir tripulantes y oficiales marítimos para fortalecer su posición en un mundo laboral altamente controlado por las patronales y el Estado, y marcado por una fuerte segmentación, fragmentaciones de distinto tipo, jerarquías diversas y una férrea disciplina laboral.

El control a bordo en disputa: huelga general, paro marítimo y desarticulación gremial, 1924

Promediando la Primera Guerra Mundial y hasta junio de 1921, las huelgas generales y parciales de la FOM dieron lugar al control sindical a bordo, logrando de este modo la gestión gremial de la contratación de las tripulaciones y de las condiciones de trabajo en los barcos en las flotas de bandera nacional. Durante este período, el control sindical se basó tanto en la solidaridad entre diversas categorías de la tripulación,

incluidas solidaridades regionales con trabajadores de los mismos oficios de países limítrofes, como en la alianza de facto entre la tripulación encuadrada en la FOM y los gremios de la oficialidad, como los de maquinistas navales, prácticos y, en particular, capitanes de ultramar, cuyo Centro fue creado en pleno auge de la protesta obrera, en 1918 (Caruso y Contreras, 2019 y 2023). Así, la unidad de acción en el plano gremial de tripulantes y oficiales fue el pilar del ejercicio del poder sindical a bordo en esos años (Caruso, 2016).

La represión de la huelga general de 1921 puso fin al exitoso ciclo de protesta obrera iniciado en 1916 (Horowitz, 1995). Supuso también, para el gremio marítimo, una dura derrota frente a una poderosa patronal marítima encabezada por la compañía Mihanovich. Una de sus consecuencias fue la profunda crisis interna que atravesó la FOM y la merma del poder de acción de su dirección *sindicalista*, el cual volvería a ser golpeado por un embate patronal mayor en 1924. La situación no pudo ser evitada a pesar de que en 1922 se había logrado cierta recomposición de las organizaciones sindicales en general a partir de la formación de una nueva central obrera, la Unión Sindical Argentina (USA), a la cual se adhirieron los *sindicalistas* de la FOM.

Con la asunción del nuevo gobierno radical de Marcelo T. de Alvear, los marítimos iniciaron un camino tendiente a propiciar la sanción legal de algunos acuerdos surgidos en la etapa previa, en la que en ocasiones habían contado con la predisposición favorable del presidente Hipólito Yrigoyen (Falcón y Monserrat, 2000). En este nuevo escenario, la crisis mostró con mayor claridad las diferencias políticas dentro del gremio, las que desembocaron en una difícil situación interna. En la nueva coyuntura, la FOM como tipo de organización gremial, impulsada por los sindicalistas revolucionarios, no parecía garantizar la enunciada autonomía real de las secciones locales y regionales, afrontando así un fuerte cuestionamiento por parte de los sectores más celosos del formato federativo y autonomista original. La crítica crecía en momentos donde, precisamente, estaba en disputa en el interior del movimiento obrero la definición del modelo sindical a seguir. A su vez, por otra parte, la presión de las empresas navieras sobre los oficiales, las iniciativas gubernamentales de reformas legales regresivas para los trabajadores marítimos, la represión estatal y el accionar de fuerzas de choque paraestatales como la Liga Patriótica y las brigadas de rompehuelgas organizadas por la patronal amenazaban abiertamente el control sindical a bordo.

La embestida patronal y estatal frente al gremialismo marítimo, habilitó, en abril de 1923, la conformación por decreto por parte del gobierno nacional de una comisión de especialistas para tratar de conjunto la legislación de la navegación mercante de bandera nacional, en sintonía con los consensos construidos en la novel Organización Inter-

nacional del Trabajo, creada en 1919 (Caruso, 2017b). Dicha comisión, conformada por funcionarios del DNT, agentes de Prefectura, miembros de ministerios, universitarios y armadores como Miguel Mihanovich, hermano de Nicolás, tendría a su cargo la redacción de un Código Laboral para la Marina Mercante. La llamativa ausencia de sindicatos y centros marítimos evidenciaba su retroceso, pero también anticipaba las dificultades que enfrentaría la comisión para lograr su cometido. Más allá de las debilidades que atravesaba el gremialismo del sector, su oposición efectiva era previsible. Finalmente, la comisión no logró la aprobación del código.

En 1924, el debate en torno a la ley de jubilaciones no solo iluminó nociones y sentidos *sindicalistas* de los trabajadores embarcados en torno a la ley, la vejez y los derechos (Caruso, 2017a), sino que puso en jaque el poder de la FOM ante la presión patronal. El debate ocupó extensas páginas en la prensa marítima, desde su inicio en agosto de 1922. Aquel mes, el diputado radical Leónidas Anastasi presentó en el Congreso un proyecto de ley que versaba sobre Jubilaciones, Pensiones y Retiro para la Marina Mercante. Su enunciación señalaba que la caja que le daría sustento contaría con aportes mensuales de los obreros y estaría administrada por un cuerpo mixto de tres representantes empresariales, tres gremiales y un presidente designado por el gobierno con aprobación del Senado.² El intercambio y las deliberaciones en las páginas de *La Unión del Marino* se ampliaron mediante una reflexión sobre el tema para el conjunto de los trabajadores a partir del proyecto gubernamental impulsado por Alvear para sancionar una Ley de Jubilaciones.

El panorama se complicó aún más con la ruptura de la solidaridad y la acción conjunta entre los centros de oficiales y la FOM, producto de las posiciones contrapuestas ante la ley 11.289, la cual extendía la jubilación a los sectores más dinámicos de la economía nacional, considerando tanto aportes patronales como sindicales. Cuando en el mes de abril de 1924 se concretaron los descuentos previsionales, tanto las patronales como las centrales obreras y muchos sindicatos, no todos, plantearon una fuerte oposición que se expresó en una huelga general a comienzos del mes de mayo encabezada por la USA, la que se desarrolló en paralelo a un *lock-out* patronal en industrias y comercios. Más allá del impulso por parte del gobierno y la bancada radical, la ley fue suspendida provisoriamente y los aportes debieron retornar a sus respectivos emisores.³

2. *La Unión del Marino* (LUM en adelante), octubre de 1922, p. 1.

3. La huelga general contra la ley 11.289 ha sido estudiada desde diversas perspectivas. Por un lado, Joel Horowitz la consideró un episodio valioso para examinar

Las posiciones a favor y en contra de la ley de jubilaciones enfrentaron a la FOM y a los oficiales, derivando en la ruptura de su pacto de solidaridad. El rechazo de la FOM a dicha ley, así como su impulso de una huelga general en su contra, chocaba abiertamente con el apoyo de oficiales, capitanes y prácticos, todos ellos –a excepción de los maquinistas– reunidos en la recientemente creada Federación de Oficiales de la Marina Mercante, la que contó inicialmente con fuerte apoyo patronal y estatal (Damilakau, 2012; Díaz, 2008).

Muchos tripulantes fomistas dudaron entre la posibilidad de contar con una ley jubilatoria y el derecho a una jubilación en las condiciones que ésta proponía. Pero, ciertamente, la ley desconocía por completo el mundo laboral embarcado, previendo, por ejemplo, treinta años de trabajo para acceder al beneficio, antigüedad casi imposible de alcanzar para los trabajadores del sector, y menos si se preveía que fuese en periodos sin interrupciones. Las propias condiciones de trabajo y la coyuntura imponían meses de desembarco y desocupación forzada, que se reiteraban por más de un período en un país signado por sucesivas crisis. Reunir treinta años de trabajo para jubilarse implicaba para un marino el doble de años, algo utópico para quienes, tras quince años de trabajo, quedaban como “hombres inutilizados”, un “desecho”, según insinuaba *La Unión del Marino*.⁴

Fue en el marco de aquella huelga cuando se rompió el pacto de solidaridad entre fomistas y oficiales, quienes accedieron en ese momento a navegar con personal no perteneciente a la FOM contratado por los armadores, rompiendo en esa acción también el control sindical a bordo. En respuesta, la FOM publicó un manifiesto exigiendo a los centros de capitanes, prácticos, comisarios navales y radiotelegrafistas no navegar con tripulantes no federados.⁵ Las posiciones de algunos trabajadores marítimos, a veces más hostiles frente a la oficialidad que la propia dirección de la FOM, densificaron las diferencias, distancias y

fortalezas y debilidades del gobierno de Alvear y su política hacia los trabajadores (Horowitz, 2001). Cristian Aquino, en cambio, ha analizado la campaña de agitación y la huelga como momento de resurgimiento de componentes anticapitalistas dentro del sindicalismo revolucionario que dirigía la FOM (Aquino, 2007). El repudio sindical y de las corrientes políticas de izquierda tomado como un todo unívoco es desbrozado por Luciana Anapios, quien indaga el mosaico de posiciones ante la ley dentro del anarquismo local. La autora muestra allí cómo la ley y su contexto promocionaron visiones que no fueron homogéneas ni meramente doctrinarias, permeadas por un consenso incipiente entre un sector de trabajadores y sus organizaciones a favor de la intervención del Estado (Anapios, 2013).

4. *LUM*, febrero de 1923, p. 3.

5. *LUM*, junio de 1924, p. 1.

jerarquías entre los gremios de la tripulación y la oficialidad, acentuando así tensiones a esa altura abiertamente insalvables.

Ante esta situación, que ponía en juego el control sindical a bordo construido previamente, la FOM declaró una huelga por tiempo indeterminado, la cual se prolongó hasta octubre de ese año. Las empresas lideradas por Mihanovich, para enfrentarla, contaron con la colaboración de algunos ministerios como el de Marina, a cargo de Manuel Domecq García (creador de la Liga Patriótica Argentina pocos años antes), y de la Prefectura Naval, la que amenazaba a capitanes y oficiales con retirarles el título habilitante o directamente detenerlos con la fuerza pública si no navegaban con personal no federado, presión que terminó sumando diariamente nuevas embarcaciones al flujo mercante.⁶

El periódico *La Vanguardia*, vinculado al Partido Socialista, denunciaba en el mes de septiembre las maniobras del Prefecto Hermelo, quien impulsaba el reclutamiento de crumiros o rompehuelgas para las líneas de navegación del sur y los buques areneros, situación a la que accedieron los propietarios ante la amenaza de oficialización de sus embarcaciones.⁷ Al mismo tiempo, *La Vanguardia* en sus páginas daba cuenta de la fortaleza tanto de la Federación de Oficiales, la cual congregaba a los centros de oficiales que realizaban asambleas regulares en su local de Necochea 1111 del barrio de La Boca, como de la FOM, cuyas asambleas se desplegaron durante el conflicto en el Teatro Verdi y en la cancha del Club Boca Junior. El tema central debatido en septiembre fue la parcialización de la huelga, que afectó desde entonces sólo a los armadores que se rehusaran a contratar tripulantes federados.⁸

Tal como lo denominaba el periódico socialista, el año 1924 se caracterizó por el conflicto marítimo, una “guerra declarada contra las organizaciones obreras, por parte de la patronal marítima y las autoridades gubernamentales”.⁹ Dicho año expresó una coyuntura crítica que visibilizó distintas dimensiones relacionadas a dinámicas, confrontaciones, vinculaciones y formas de organización de los sindicatos marítimos. La particular política antisindical en el puerto encarada por el Prefecto Hermelo, al igual que lo hacía el ministro de marina, caracterizó una línea dentro del Estado y del antipersonalismo radical tendiente a la creación de sindicatos afines y por empresa (Horowitz, 2015, caps. 6 y 7).

6. *LUM*, junio de 1924, p. 6.

7. La oficialización de una embarcación implicaba, según los decretos sancionados entre febrero y mayo de 1919, la asunción de la potestad de confeccionar el registro de personal para la conformación de las tripulaciones o cuadrillas por parte de la Aduana y la Prefectura.

8. *La Vanguardia*, 11 de septiembre de 1924, p. 3.

9. *Ibidem*.

Una breve caracterización del Prefecto permite comprender su fama y el rechazo que suscitó en el mundo sindical marítimo. Nombrado Prefecto General en el año 1925, tenía tras de sí una larga y prestigiosa carrera naval. Entre 1889 y 1893 cursó en la Escuela Naval Militar, de la cual egresó. Ya en el siglo XX, su carrera se hizo pública al participar como segundo comandante de la Corbeta Uruguay en el rescate en la Antártida de la expedición sueca de Otto Nordenskjöld. El salvataje fue un éxito: cuando el 3 de diciembre de 1903 llegaron al Puerto de Buenos Aires, los esperaban allí las más altas autoridades nacionales, como los ministros de Marina, Guerra y Hacienda, junto al Intendente de la Ciudad y el Jefe de Policía Beazley, y una multitud que vitoreaba a los tripulantes europeos y, sobre todo, a los marinos argentinos. Esto le valió, además de condecoraciones en los países nórdicos, una gran autoridad en la marina de guerra. Como Prefecto, cargo al que llegó siendo militante del partido radical en el gobierno, desplegó una fuerte intervención en la estructura y el rumbo de las organizaciones gremiales marítimas, apuntalando la creación de la Federación de Oficiales y luego de la Unión de Obreros Marítimos (UOM) (Di Tella, 2003, p. 249).

Con todo, el año 1924 condensa tensiones en el interior de los sindicatos marítimos que, desatadas por la ley de jubilaciones en la primera parte del año, lograron desarticular una trama de alianzas previamente construida en la constelación gremial del sector. Tanto la FOM como la Federación de Oficiales mostraban en sí mismas la potencia de la organización conjunta por sobre las segmentaciones propias del trabajo a bordo, reuniendo ambas diversas categorías, secciones y oficios. Sin embargo, en esa coyuntura, la unidad entre la tripulación y la oficialidad a partir de sus organizaciones fue inestable y sufrió por lo tanto los embates de empresas y sectores del Estado muy involucrados en la actividad.

Hacia el mes de septiembre de 1924, la huelga marítima se parcializó al punto de enfrentar a la FOM cara a cara nuevamente con la principal patronal naviera, Mihanovich, mostrando por primera vez de forma abierta la ruptura con la oficialidad robustecida entonces en su nueva organización federativa. Las propias disputas político-sindicales internas de la FOM, la carencia de recursos económicos suficientes, la intransigencia patronal sostenida por sectores del Poder Ejecutivo, junto a la frustrada expectativa de mediación por parte del Presidente Marcelo T. de Alvear, explican la desarticulación del poder de la FOM y de la constelación solidaria de los sindicatos marítimos en esa coyuntura (Díaz, 2008, p. 37).

En octubre de 1924, en este escenario, se dio la desarticulación de solidaridades y alianzas en el sector, las que eran la clave del éxito de la protesta sindical a bordo. Capitanes y otros centros de oficiales

apoyaron al armador, poniendo en funcionamiento los buques de su flota. La crisis abierta en la constelación gremial marítima se expresó también en la creación de un nuevo sindicato en el sector: la Unión Obrera Marítima (UOM). Este sindicato, denunciado inicialmente como amarillo y auspiciado por Mihanovich (Di Tella, 2003), fue fundado tiempo después de la derrota de la huelga de la FOM, a partir de una Junta Reorganizadora del Gremio Marítimo que contó con presencia de capitanes, oficiales y patronos.

Esta nueva asociación gremial marítima, creada en una coyuntura de desarticulación y distanciamiento entre los sindicatos del sector, vino a competir con la FOM por la representación de las tripulaciones de la flota Mihanovich. La UOM tenía características bien particulares, diferenciada de la FOM no sólo por su política gremial, sino también en su forma de organización: era un sindicato de empresa. Además, agrupaba de manera conjunta trabajadores y oficiales de la compañía Mihanovich. Su creación estuvo bajo sospecha de otros gremios y centrales contemporáneas del sector, vinculadas al *sindicalismo* y la USA. No obstante, contó con apoyo del Centro de Capitanes de Ultramar y de la Unión Naval de Oficiales, entre otras organizaciones del personal jerárquico. De igual modo, llamativamente, logró la aceptación del sindicato más poderoso de entonces, la Unión Ferroviaria, quien rivalizaba con la FOM dentro de la central obrera *sindicalista*. Según Di Tella (2003), quienes disputaban con la dirección sindical de la FOM vieron en la UOM una opción pragmática para debilitar su enorme ascendencia sobre el movimiento obrero. Como mencionamos, a su vez, la UOM contó con apoyo estatal a través del Prefecto Hermelo.

La UOM con el tiempo creció y se transformó en forma y contenido al nutrirse de militancias comunistas y socialistas que denunciaron la burocratización de la FOM (Di Tella, 2003). A pesar de ello, no perdió su mote de origen como “oficina de embarque de la compañía”.¹⁰ Tal vez por eso mismo, los intentos de unidad entre ambos gremios, durante un poco más de dos décadas, fueron fallidos. Uno de los impulsos más fuertes en este sentido fue gestionado por el secretario general de la FOM, Fortunato Marinelli, muy criticado por esta búsqueda. La UOM persistió como sindicato de empresa hasta 1946, cuando se inició el proceso de organización de un sindicato único de obreros marítimos, que la unió finalmente a la FOM, conformándose el Sindicato de Obreros Marítimo Unidos (SOMU). De igual modo, se vincularía a muchos otros centros de oficiales, capitanes y maquinistas a través de una

10. CGT. *Periódico de la Confederación General del Trabajo*, 1° noviembre de 1935, n° 81, p. 3

Confederación General de Gremios Marítimos y Afines creada al inicio del primer gobierno peronista.¹¹

Dentro de la reconfiguración de la constelación de gremios marítimos a partir de 1924, la Federación de Oficiales de la Marina Mercante se convirtió en un actor clave, conformada por el Centro de Capitanes de Ultramar, el Centro de Capitanes de Cabotaje y Baqueanos de los Ríos, el Centro de Comisarios Navales y el Centro de Radiotelegrafistas, con excepción de los maquinistas navales. Dicha federación se fortaleció tras la derrota de la huelga de octubre de aquel año impulsada por la FOM. Al mismo tiempo, la reconfiguración interna de la FOM devino en una rearticulación de sus estructuras y liderazgos, acentuando disputas político-sindicales que la desestabilizaron hasta la recomposición de su presencia y acción en 1928, año en el cual ambas federaciones confluirían nuevamente.

1928: ensayos, acuerdos y nueva huelga a bordo

Previo al conflicto gremial marítimo de 1928, la empresa Mihanovich fue objeto de otras protestas, como la de los caldereros y remachadores de sus astilleros en 1926 y 1927, respectivamente. Estos gremios, parte de la Federación de Obreros de la Construcción Naval (FOCN), declararon la huelga al gran armador, resistiendo así frente a la innovación tecnológica y otras estrategias tendientes a socavar la posición de los trabajadores. Las nuevas tecnologías, como soldadoras y martillos neumáticos, desequilibraban la organización gremial de los obreros navales, quienes gozaban de una alta tasa de sindicalización y condiciones de trabajo no comparables a otros grupos obreros de entonces (Sarti Ferreira, 2020, p. 193). Atendiendo a las transformaciones del proceso de trabajo, la capacidad de confrontación sindical y la política empresarial,

11. A finales de la década de 1930 la UOM contaba con cerca de 4.200 adherentes, tenía una secretaría y una bolsa de trabajo que, apenas inaugurada a mediados de 1938, colocó a diversos tripulantes, unos 350 entre agosto y octubre. Su Comisión de Prensa contaba con mimeógrafo propio y editaba el periódico *El Marino*. Su proximidad con el Estado la llevó a fines de 1943 a un acercamiento con la Secretaría de Trabajo y Previsión y a la construcción política impulsada por Juan D. Perón, lo cual profundizó sus diferencias con la FOM. Sin embargo, tras diversos intentos de unificación, en febrero de 1947, finalmente la UOM y la FOM constituyeron el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) con cerca de 70.000 afiliados y como parte de un proyecto federativo del sector más abarcativo que le daría vida en 1947 a la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA), central obrera marítima independiente de la CGT con influencia notable. Tras la derrota de la huelga marítima de 1950, la CGGMA sería intervenida por la CGT y reemplazada por la Asociación Marítima Argentina (Contreras, 2010 y 2014).

Sarti Ferreira muestra cómo la inversión creciente en maquinaria por parte de Mihanovich constituyó también una estrategia disruptiva contra la organización obrera, un verdadero caballo de Troya en el espacio de trabajo, que permitió el reemplazo de los huelguistas por nuevos trabajadores, y logró socavar la posición estratégica de ciertos grupos obreros. La huelga naval contó con la solidaridad de la FOM frente al *lock-out*, así como con el protagonismo de ingenieros en innovaciones tecnológicas a favor de las patronales (Sarti Ferreira, 2020, p. 256). Finalmente, la recomposición del orden social portuario estuvo a cargo del conocido Prefecto Hermelo (Horowitz, 2015). En cierta forma, la huelga de los trabajadores astilleros de Mihanovich anticipó la contienda que involucraría a la organización sindical marítima en 1928.

Tras el momento crítico atravesado por la FOM al promediar la década de 1920, se intentaron restablecer puentes y alianzas en la constelación de organizaciones gremiales marítimas. La opción dio sus frutos, y hacia fines de esa década se reiteró una experiencia de unidad entre las tripulaciones agremiadas en la FOM y la Federación de Oficiales, conformándose el Consejo de Relaciones Marítimo. La UOM había sido invitada, aunque todo indica que no acusó recibo.

Tal conformación del Consejo, y los intentos por retomar el pacto de solidaridad y la alianza con la FOM, sin embargo, no fue una política generalizada de capitanes y oficiales. En marzo de 1928, se sometió a votación plebiscitaria la continuidad del Centro de Capitanes de Ultramar dentro de la Federación de Oficiales por este motivo. Por 79 contra 27 ganó la moción de permanecer en la Federación y en el Consejo. Más allá del resultado, la votación dejaba planteadas profundas diferencias políticas en el interior del Centro de Capitanes. Su secretario general José Segade lideraba entonces el grupo mayoritario a favor de la unidad con las organizaciones de la tripulación y los otros centros de oficiales.

Luego de la derrota de la huelga de 1924, caído el pacto de solidaridad entre tripulantes y oficiales que garantizaba el poder sindical de la FOM en la contratación a bordo, esta quedó totalmente desregulada y sujeta a la injerencia patronal y estatal, tanto para tripulantes como para el personal jerárquico. En el caso de los prácticos, estudiado por María Damilakau (2012), estos llegaron a pagar una parte de su salario a una comisión de la Prefectura para conseguir embarcarse. Dicha situación fue denunciada por el Consejo de Relaciones Marítimo y personificada en el ya mencionado Prefecto General Hermelo, devenido en el principal referente estatal contra la FOM, y quien sería nombrado nada menos que Jefe de Policía tras el golpe de Uriburu, entre septiembre y diciembre de 1930.

Denunciado y caricaturizado de manera recurrente en las páginas

de *La Unión del Marino*,¹² Hermelo tuvo protagonismo en la represión en el puerto de Rosario, donde impulsó una campaña incendiaria para obligar a los trabajadores portuarios a obtener un carnet expedido por la Policía para acreditar buena conducta. Tal iniciativa generó rechazo y denuncias por parte de sindicatos y partidos, como pudo observarse en la gran huelga portuaria de 1928. Los comunistas, particularmente, denunciaban la “maniobra policial” de demorar la entrega de carnets a trabajadores sindicalizados o con militancia en las izquierdas (Videla y Menotti, 2013). El Prefecto Hermelo se destacó, pues, por su fuerte accionar contra el movimiento gremial marítimo, al tiempo que reorganizaba y consolidaba el poder de la Prefectura para avanzar en el control estatal del sector.

Fue en aquel álgido 1928 cuando se creó el Consejo de Relaciones Marítimo. En pleno verano, en el mes de febrero, una asamblea de más de tres mil embarcados reunidos en el Teatro Verdi votó la conformación del Consejo, el cual volvió a reunir a oficiales y tripulantes en una acción conjunta por recuperar el poder gremial a bordo, que se había perdido en 1924.¹³ Con este objetivo, y luego de múltiples reuniones periódicas y asambleas de gran impacto público en aquel popular teatro portuario, en octubre el Consejo declaró la huelga contra la empresa Mihanovich.

La protesta a bordo se inició, como tantas veces antes, cuando la compañía obligó a la tripulación del vapor *Bruselas* a desembarcar. El hermano del capitán de este buque dirigía el carguero *Apipé*, y desembarcó a su tripulación en solidaridad. Al poco tiempo, la FOM en pleno declaró la huelga contra la empresa del armador croata, para entonces ya una sociedad anónima de capitales mixtos con directorios en Buenos Aires y en Londres.

La patronal respondió inicialmente incorporando obreros rompehuelgas, protegidos por cuadrillas de la Liga Patriótica Argentina. Los conflictos y enfrentamientos en el puerto eran cotidianos en tiempos de huelga; incluso se descubrieron algunas bombas en las embarcaciones. La protesta se prolongó hasta fines de 1928. La huelga volvió entonces a emerger en el horizonte como una acción posible y necesaria, como una opción efectiva para enfrentar el embate patronal y estatal contra los gremios marítimos, quienes volvían a ensayar acciones de unidad entre tripulantes y oficiales. Así, estos respondieron en la medida de sus experiencias y repertorios, que a esa altura ya eran parte de sus tradiciones sindicales, reforzando sus vínculos y consolidando la traza de una constelación gremial compartida en torno al Consejo de Relaciones Marítimas.

12. *LUM*, marzo de 1928, p. 1.

13. *LUM*, febrero de 1928, p. 1.

La unidad como meta: la experiencia del Comité Mixto

El inicio de la nueva década supuso para la clase trabajadora y sus organizaciones desafíos importantes: lidiar con un gobierno dictatorial, la censura, la represión y la persecución que impuso José F. Uriburu a partir del golpe militar del 6 de septiembre de 1930, ley marcial y estado de sitio mediante. Junto a este cimbronazo, la crisis económica mundial, la carestía de la vida y la desocupación también alimentaron una situación crítica.

En el interior del mundo gremial marítimo, tales embates reforzaron la búsqueda de una unidad posible con el fin de contrarrestar la representación escindida y fragmentaria de los sectores de a bordo, situación que debilitaba su accionar sindical. A su vez, la unidad intersindical buscada por los trabajadores marítimos encontró particular resonancia en las iniciativas del movimiento obrero a nivel nacional en los primeros años 30. El golpe de estado del mes de septiembre ciertamente aceleró las tratativas intergremiales para la creación de una central obrera unificada y apuró los acuerdos para delinear una política común que potenciara la voz de los gremios frente a un Estado poco dispuesto, ya no a intervenir y legislar en materia laboral –lo cual venía ensayando y desarrollando como política desde 1907 con diversos énfasis– sino a reconocer en los sindicatos y en las centrales obreras un interlocutor o un sujeto político válido.

La nueva central obrera, la Confederación General del Trabajo (CGT), redobló su apuesta al buscar no sólo la unidad de los distintos gremios, sino también al ponderar la opción por sindicatos unitarios que reuniesen en su estructura a todos los trabajadores y las trabajadoras de un sector económico o rama de actividad. Tanto la FOM desde 1910 como la Unión Ferroviaria a partir de 1922 venían practicando –con sus diferencias– este modelo gremial, en diversos grados y formas, trascendiendo así fronteras y divisiones propias de los oficios laborales. Los comunistas, principalmente, desde inicios de los años 30 llevaron este modelo también a los gremios industriales, más allá de los transportes.

La creación de la CGT expresó tales tendencias y expectativas por la representación unitaria y la unidad sindical. La opción, obviamente, no pudo evitar reproducir en su vida y desarrollo tensiones gremiales y políticas constitutivas de la dinámica del movimiento obrero. *Sindicalistas*, socialistas y comunistas, con excepción de los anarquistas que se mantuvieron fuera de la iniciativa, lucharon por la dirección de diversos gremios y de la central, con el previsible afán de hacer primar sus propias perspectivas.

Los gremios del transporte tuvieron un lugar central en la CGT durante sus primeros años de existencia, en particular ferroviarios y

marítimos. Así, en sucesivas disputas internas estuvieron involucrados tanto los gremios de tripulantes como los centros de oficiales y capitanes. Estos, muy cercanos a la corriente *sindicalista*, ponderaron la autonomía y la prescindencia política, posición que acercaba mucho al Centro de Capitanes, con su fuerte identidad profesional, al sector predominante dentro de la central obrera. Así, el capitán Leandro Morando participó de la fundación de la CGT como parte de los sindicatos autónomos y fue miembro de su Comisión Directiva Provisoria, meses antes de asumir como Secretario General del Centro de Capitanes de Ultramar, en septiembre de 1931. Dicha participación muestra al Centro de Capitanes como un actor protagónico en la dinámica del movimiento obrero, con una alianza sostenida con la corriente *sindicalista* y una prédica a favor de un modelo gremial unitario y prescindente.

Dentro de la experiencia de la constelación gremial marítima, es posible pensar la unidad como un elemento estratégico y fundante de su dinámica, aunque su realización haya sido intermitente. En todo caso, era un objetivo sobre el que insistían y sobre el que constantemente hacían esfuerzos, lo que marca también los desafíos que implicaba tal horizonte. En esta sintonía, en 1934 se creó el Comité Mixto Marítimo, sobre la base de la práctica que seis años atrás había dado vida al Consejo de Relaciones Marítimo. Aquel año, dicho Comité volvió a reunirse en un mismo organismo gremial a la Federación de Oficiales y a la FOM. En tiempos de crisis, la unidad construida hizo posible capear la tormenta. Esta alianza, que materializaba la solidaridad en las luchas frente a diversas empresas, brindó una plataforma común y fortaleció las reivindicaciones del sector. En esta frecuencia, el Comité, liderado por Fortunato Marinelli (FOM), Manuel Gallardo (Federación de Oficiales) y Leandro Morando (Centro de Capitanes), inició una acción conjunta en el mes de abril a través de conferencias, recorridas y el impulso de una nueva Comisión pro Marina Mercante. En tales prácticas configuró sus propias demandas prioritarias: la creación de un Ministerio de la Marina Mercante, la aplicación a bordo de la ley de la jornada de 8 horas de trabajo y la revisión de reglamentaciones vigentes.

En el sector marítimo en particular, el ensayo de nuevas formas de unidad o vinculación gremial fue en cierta medida exitoso. No es menor que en plena crisis este Comité haya logrado “una comunidad de intereses y aspiraciones, que hizo posible la contención de la ofensiva patronal contra los salarios, el contralor de los embarcos y la obtención de muchas mejoras para el gremio”.¹⁴ Solidarios en las luchas en diversas flotas, la alianza de gremios de la tripulación y oficiales dentro del Comité brindó una plataforma común y una coordinación superadora.

14. *LUM*, febrero de 1936, p. 1.

El Comité Mixto convocó el 5 de abril a una Conferencia Marítima en el Teatro Verdi, en la cual reafirmó este rumbo común. El acto, presidido por Fortunato Marinelli (FOM), Manuel Gallardo (Federación de Oficiales), Antonio Aguilar (Sección Marineros) y Leandro Morando (Centro de Capitanes) mostró, frente a una gran audiencia que colmaba la sala, la necesidad de sostener la acción conjunta a partir de las demandas compartidas en torno a la creación de un Ministerio de la Marina Mercante y la puesta en marcha de una comisión organizadora para tal fin con participación sindical, así como mediante la lucha a favor de la aplicación de leyes laborales a bordo.

La mencionada Comisión pro Marina Mercante Argentina fue creada finalmente por decreto el 17 de diciembre de 1934. Impulsada por el contraalmirante Eleazar Videla, entonces ministro de Marina del presidente Agustín P. Justo, participaron en esta representantes del Centro de Cabotaje Argentino, el Prefecto General Marítimo y asesores letrados del Ministerio de Marina, sin lugar para las representaciones obreras del sector (González Climent, 1972, p. 226). Entre sus tareas estaban el cálculo del monto de fletes pagados a buques extranjeros para el transporte de la producción nacional. Se destacó que sólo en el año 1934 se abonó a fletes extranjeros 160 millones de pesos moneda nacional, cifra que creció significativamente en los años de la Segunda Guerra Mundial.¹⁵ Ante semejante diagnóstico, la Comisión asumió como objetivo la organización de una marina mercante internacional de bandera nacional, la que no logró concretarse hasta que, en plena Segunda Guerra Mundial, el presidente Ramón Castillo daría los pasos iniciales.

Pasada la coyuntura crítica de la huelga general de enero de 1936 (Iñigo Carrera, 2000), los gremios marítimos ratificaron la práctica de la unidad estratégica, en el sector y en el conjunto del movimiento obrero. En el acto por el 1° de mayo de aquel año, como en muchas otras conmemoraciones del Día Internacional de los Trabajadores, los sindicatos marítimos se reunieron en el Salón Verdi. En aquella oportunidad el acto daba lugar también a un evento unificado de la propia CGT, con representantes de todos los gremios de la Capital Federal adheridos a la central obrera. Allí estuvieron en pleno los representantes del Comité Mixto Marítimo junto a múltiples dirigentes de otros sindicatos.

Si bien el acto ponía de manifiesto los avances a favor de la unidad, no obstante, también mostraba tanto la ausencia de linealidad en ese camino como las disputas constitutivas del mismo. El acto evidenció las contradicciones y los movimientos pendulares propios de la construcción gremial, contrastando allí la unidad lograda a mediados de la década por la constelación de sindicatos marítimos, materializada en

15. *Revista Marina*, 1940.

el Comité Mixto, con la profundización de las diferencias internas en la CGT desde fines de 1935. La perdurabilidad de este contraste, junto a las diferencias políticas y la competencia sindical, dio lugar primero a la ruptura de la CGT y luego al nacimiento de una nueva central obrera nacional. Así, en mayo de 1937, una Comisión de Relaciones Sindicales impulsada por los gremios marítimos, aunque no solamente, refundó la Unión Sindical Argentina. Dicho acto se concretó ante la participación de 63 delegados que representaban a 43 sindicatos. Allí estuvieron tanto la Federación de Oficiales de la Marina Mercante como la FOM, protagonistas centrales del Comité Mixto.

La USA tuvo como máximo dirigente al fomista Fortunato Marinelli, quien fue su Secretario General hasta el año 1942, cuando abandonó el puesto para asumir como Director Obrero de la Caja de Jubilaciones de los Marítimos.¹⁶ El recorrido de Marinelli vuelve a poner de manifiesto demandas centrales del gremio marítimo en aquella coyuntura, encarnadas en las trayectorias de sus dirigentes, como fue la institucionalización de ciertos derechos y el reconocimiento estatal de la organización obrera y sus reivindicaciones.

A modo de cierre

La reconstrucción histórica que propone el artículo, en primer lugar, permite apreciar el protagonismo de los centros y sindicatos marítimos en el conflicto social, dejando claro que la interpretación de aquellos años como tranquilos, de paz social y de mera integración social no tiene mucho asidero empírico aún en sectores centrales de la económica nacional.

Los años que van desde la primera posguerra hasta mediados de la década de 1930 en el sector marítimo argentino han estado nutridos de conflictos, proyectos, alianzas y desencuentros. Sin lugar a dudas, fueron años con un gran protagonismo del sindicalismo de los embarcados en la resolución de distintos aspectos gremiales que emergían en una coyuntura por momentos crítica. Los frentes fueron múltiples, y en muchos casos se superponían. No era sencillo desenmarañar ese enredo.

Las luchas contra las patronales y el Estado se articularon con las disputas internas por ordenar la representación gremial del sector, tanto entre la tripulación y los oficiales como en el conjunto de la rama de actividad. El apego al oficio particular y la identidad más abarcativa de obreros marítimos se disputaban las subjetividades de los trabajadores

16. Investido de este cargo formaría parte del Consejo Asesor del Instituto Nacional de Previsión Social reorganizado por la Secretaria de Trabajo dirigida por Juan D. Perón (Di Tella, 2003, p. 256).

en el plano de la organización gremial. Cada organización tenía sus fortalezas. Finalmente, en el desarrollo del proceso las perspectivas unitarias se fueron consolidando como el anhelo predominante, aunque siempre tensionado por las singularidades de oficio. La traza de constelaciones gremiales alternaba por lo tanto con la dispersión.

Las estrategias que favorecían prácticas con perspectivas de pacto, alianza, consejo, comité o federación entre tripulantes y oficiales se fueron imponiendo, desafiando así la particular realidad laboral de los oficios a bordo. La característica fragmentación del mundo del trabajo marítimo inicialmente había sido puesta en jaque desde la primera década del siglo por la FOM, aunque la unidad de todas las secciones y jerarquías de a bordo siguió siendo un objetivo a lograr, hasta que a fines de la segunda década del siglo XX el Pacto Solidario entre la FOM y el Centro de Oficiales de la Marina Mercante consolidó un alto grado de unidad gremial en el sector. Este enorme logro institucional coincidió con el auge de las luchas obreras en general, y marítimas en particular, en el exitoso ciclo que abarcó desde 1916 hasta 1921. Este último año estaría marcado por una derrota significativa de una huelga contra la compañía Mihanovich que devino en ruptura del Pacto Solidario entre la tripulación y la oficialidad, proceso que cristalizó en 1924. No es menor resaltar que las empresas y el estado accionaban a favor de la representación fragmentada.

Más allá de los resultados de coyuntura, la experiencia de aquellos primeros años consolidó en las tradiciones del gremialismo marítimo un lugar central para el concepto de unidad sindical, el que tanto como mito, meta u horizonte se convirtió en un elemento clave de su construcción político-gremial. Es en 1924, en un contexto adverso, cuando se evidencia la persistencia y la fuerza de lo que venimos mencionando. Aquel año el gremialismo marítimo retomó la lucha y con ella sus proyectos gremiales unitarios. Como si ambas estuvieran asociadas, como si una potenciara la otra, y viceversa. Tras esta dinámica, en 1928 fue creado el Comité de Relaciones Marítimo. De igual modo, ante el nuevo contexto abierto por la crisis del 30 y el golpe militar encabezado por Uriburu, la respuesta sindical marítima, fundada en su experiencia previa, relanzó el armado unitario a partir de la fundación del Comité Mixto en 1934.

El artículo puso de relieve cómo, desde las luchas reivindicativas de 1924 hasta la demanda generalizada de legislación unificada y de un Ministerio para el sector, se fueron desplegando nuevas peticiones frente al Estado, al tiempo que se configuraban nuevos horizontes en la política gremial. El sindicalismo marítimo, desde inicios de la década del 10 hasta mediados de los años 30, de alguna manera y más allá de su recorrido singular, fue indicativo de las tendencias predominantes en el movimiento obrero de entonces. Será recién al promediar la década de

1930 que terminará de perder ese lugar de privilegio que supo ocupar por más de dos décadas.

En 1935, las disputas internas nuevamente afectaron el proyecto unitario que le había dado vida a la CGT, y a fines de aquel año la central obrera sufriría su primera división, aun cuando en enero de 1936 se desarrollaría la huelga general más significativa de la década y de los años previos a la emergencia del peronismo. Los marítimos continuarían su apuesta gremial y en 1937 retomarían con mayor énfasis su prédica *sindicalista* al encabezar la refundación de la USA. Esta central obrera mantuvo viva la llama de su proyecto por un tiempo más. Sin embargo, es preciso señalar que, desde su fundación, la USA estaría en franca inferioridad numérica frente a la CGT. Ciertamente, aun manteniendo la dirección de la USA, los dirigentes gremiales marítimos fueron perdiendo influencia y su importancia relativa disminuyó en el interior de un movimiento obrero encabezado por los ferroviarios, quienes eran secundados por otras entidades sindicales como las de estatales, empleados de comercio y municipales, y por los crecientes gremios industriales.

Más allá de esto, durante el primer peronismo volverían a retomar el impulso a favor de la construcción de una organización sindical única para la rama de actividad. Con una USA diezmada, pero con el firme propósito de mantener una impronta potente en términos de central obrera, o al menos de nucleamiento sindical, en 1947 crearían la Confederación General de Gremios Marítimos y Afines, uno de los proyectos unitarios más ambiciosos que construyeron en su recorrido histórico (Contreras, 2014 y 2017). En este armado, las experiencias analizadas en este artículo se constituyeron en pilares y antecedentes insoslayables de una tradición sindical que logró arraigo profundo en los trabajadores de la actividad y que recurrentemente se expresó a través de constelaciones gremiales y luchas emblemáticas protagonizadas conjuntamente por tripulantes y oficiales, las que sin dudas vale la pena seguir historizando.

Bibliografía

- Anapios, L. (2013). La ley de jubilaciones de 1924 y la posición del anarquismo en la Argentina. *Revista Historia del Derecho* (46).
- Aquino, C. (2007). Izquierda y movimiento obrero: estrategias y discursos del sindicalismo revolucionario a propósito de la ley de jubilaciones de 1924. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. UNT.
- Belkin, A. (2018). Los marítimos. En A. Nieto y O. Videla (comps.). *El anarquismo después del anarquismo. Una historia espectral*. Gesmar.
- Caimari, L. (2012). *Mientras la ciudad duerme. Pistoleros, policías y periodistas en Buenos Aires, 1920-1945*. Siglo XXI.

- Camarero, H. (2007). Consideraciones sobre la historia social de la Argentina urbana en las décadas de 1920 y 1930: la clase obrera y sectores populares, *Nuevo Topo. Revista de historia y pensamiento crítico*.
- Caruso, L. (2016) *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires (1889-1921)*. Imago Mundi.
- Caruso, L. (2017a). Federados, soldados, y productores: la militancia sindicalista revolucionaria en el sector marítimo (1910-1924). *Revista Archivos del Movimiento Obrero y la Izquierda* (10), 33-53.
- Caruso, L. (2017b). Legislando en aguas profundas. La OIT, nuevas reglas para el trabajo marítimo y su desarrollo en la Argentina de la primera posguerra. En L. Caruso y A. Stagnaro (coords.). *Una historia regional de la OIT: Aportes sobre regulación y legislación del trabajo latinoamericano*. Estudios/Investigaciones; 62. UNLP.
- Caruso, L. y Contreras, G. (2019). *Cien años del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (1918-2018)*. *Imágenes que recorren un siglo*. CCUOMM.
- Caruso, L. y Contreras, G. (2023). Jerárquicos y sindicalistas. Los orígenes del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante. *Revista TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, en prensa.
- Contreras, G. (2010), La estrategia reformista de la clase obrera y el gobierno peronista. Proyecciones sindicales de la huelga marítima de 1950. *Documentos y Comunicaciones 2008-2009*. PIMSA, 112-164.
- Contreras, G. (2014). Navegando en aguas turbulentas. La Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (1947-1950): del sindicato único marítimo a la central obrera sindicalista. *Revista Prohistoria* (20) XVI, 89-114.
- Contreras, G. (2017). La organización del movimiento obrero durante el primer peronismo (1946-1955): nucleamientos sindicales y centrales obreras. *Avances del Cesor*, V (16), XIV, 45-68.
- Del Campo, H. (1986). *El sindicalismo revolucionario (1905-1940)*. CEAL.
- Damilakau, M. (2012). Estrategias de supervivencia en un mundo laboral conflictivo: los prácticos del puerto de Buenos Aires, 1856-1924. *REMS* (5/6), 69-78.
- Di Tella, T. (2003). *Perón y los sindicatos, el inicio de una relación conflictiva*. Ariel.
- Díaz, H. (2008) *Ramón Suarez Picallo. Años de formación política. Selección de textos (1916-1931)*. Alborada.
- Falcón, R. y Monserrat, A. (2000). Estado, empresas, trabajadores y sindicatos. En R. Falcón (dir.). *Nueva historia argentina*, tomo VI. Sudamericana.
- González Climent, A. y A. (1972). *Historia de la Marina Mercante Argentina*. Talleres Gráficos Negri.
- Gutiérrez, L. y Romero L.A. (2007). *Sectores populares, cultura y política. Buenos Aires en la entreguerra [1995]*. Siglo XXI.
- Horowitz, J. (1995). Argentina's failed general strike of 1921: a critical mo-

- ment in the radical's relations with unions. *Hispanic American Historical Review* (75), 57-80.
- Horowitz, J. (2001). Cuando las elites y los trabajadores coincidieron: La resistencia al programa de bienestar patrocinado por el gobierno argentino, 1923-24. *Anuario IEHS* (16).
- Horowitz, J. (2015). *El radicalismo y el movimiento popular (1916-1930)*. Edhasa.
- Iñigo Carrera, N. (2000). *La estrategia de la clase obrera. 1936*. Ediciones la Rosa Blindada.
- Karush, M. (2013). *Cultura de clase. Radio y cine en la creación de una Argentina dividida (1920-1946)*. Ariel.
- Monserrat, M.A. (2011). La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930. En V. Cañete, F. Rispoli, L. Ruocco y G. Yurkievich (comps.). *Los puertos y su gente, pasado presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Gesmar.
- Sarti Ferreira, F. (2020). *A contrarrevolução produtiva: refluxo e estabilização do conflito social em Buenos Aires, 1924-1930*. Tesis de Doctorado, USP.
- Videla, O. y Menotti, P. (2013). Las huelgas de los estibadores portuarios en el sur santafesino en 1928. *Sociohistórica*, (32), UNLP.
- Villena, C. (2009) *La lucha de clases en el Puerto de Buenos Aires: La Federación Obrera Marítima, 1920-1921*. Tesis de Grado Historia, FFyL-UBA.