

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

Un salto organizativo de las clases propietarias: La Asociación del Trabajo en 1918 y 1919.

Rapalo, María Ester.

Cita:

Rapalo, María Ester (2005). *Un salto organizativo de las clases propietarias: La Asociación del Trabajo en 1918 y 1919*. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/54>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Mesa N° 5: "Elites, riqueza y poder desde el Virreinato hasta 1940"

Coordinadores: Roy Hora (UNQ/CONICET) - Leandro Losada (UNCPBA) - Eduardo Miguez (UNCPBA)

"Un salto organizativo de las clases propietarias: La Asociación del Trabajo en 1918 y 1919"

María Ester Rapalo

Universidad de Buenos Aires

Se trata de mostrar de qué manera, a través del desarrollo de los conflictos con el sindicato marítimo, se produce un salto cualitativo en la actitud de las clases propietarias frente al potencial de reagrupamiento organizativo del sector obrero. En este tramo se advierten dos momentos distintivos:

1. De la Sociedad Protectora del Trabajo Libre (SPTL) a la Asociación del Trabajo (mayo de 1918)
2. La reactivación de la Asociación del Trabajo a partir del pliego presentado por los marítimos en diciembre de 1918.

A su vez, nos interesa destacar cómo se articuló el trabajo de un intelectual orgánico -Atilio Dell'Oro Maini- dentro de este reacomodamiento de fuerzas.

Pensamos que el estudio de la Asociación del Trabajo (AT) es un aporte al conocimiento de las clases propietarias en la Argentina. Su análisis permite establecer una línea de continuidad en el comportamiento de importantes sectores, como las empresas de transporte y del comercio de exportación, consistente en la definición de estrategias y creación de dispositivos que les permitiera disolver a las organizaciones sindicales. Consideramos que la Asociación del Trabajo implica un salto organizativo porque - acorde a la peligrosidad que asigna a la coyuntura -, la clase propietaria continúa con esa postura inicial ampliando sus pretensiones, su convocatoria y su estructura.

1- De la Sociedad Protectora del Trabajo Libre a la Asociación del Trabajo

El primer intento de unir a las patronales denominado Unión General surge a fines de 1904, por iniciativa del Centro de Navegación, en un contexto de alza de la movilización obrera que excedía los límites de las actividades portuarias. Como lo harán en 1918, en esa oportunidad convocan a representantes de exportadores, barraqueros, agentes marítimos, ferrocarriles, tranvías, frigoríficos y dueños de fábricas y talleres. Del cuadro de situación que se planteaba en ese momento se destacan tres coordenadas que se volverán a reiterar en 1918. Por un lado, se sostuvo que el auxilio de la autoridad estatal "viene casi siempre tarde y nada o poco remedia", (con el agravante en 1918, que podía no ser enviada). Por otro lado, se hipotetizaba que vendrían nuevas huelgas en las que los patrones llevarían la parte más desfavorable. Por último, se concluye que las dos primeras coordenadas podrían llevar al "derrumbe de la autoridad patronal".¹ Para su financiamiento se había calculado que necesitarían una cifra inicial de medio millón de pesos; la Asociación del Trabajo, en cambio, parte de un depósito inicial de 100.000 pesos aportado por sus fundadores pero, por estatutos, se estipulaba que las empresas adheridas deberían efectuar un aporte mensual correspondiente al 1% de la nomina salarial de cada una de ellas.

Si bien la convocatoria a la Unión General no tuvo el alcance que deseaban sus patrocinantes, el resultado de ella fue la organización de la Sociedad Protectora del Trabajo Libre (SPTL) bajo la responsabilidad del Centro de Navegación con el concurso de empresas de ferrocarril, exportadores de cereales y otras corporaciones interesadas en el comercio de exportación.² Como su nombre lo indica, el objetivo que atraviesa a esta organización es el de

¹ "Trabajadores y capitalistas", *La Protesta*, 7 de enero de 1905. Los anarquistas le brindaron especial atención al proyecto señalando su potencial peligrosidad.

² Desde 1901, los empresarios marítimos recurrieron al reclutamiento de rompohuelgas a través de los Círculos de Obreros. Para el vínculo entre propietarios y Círculos de Obreros, ver: María Ester Rapalo, "La relación entre los Círculos de Obreros y los sectores patronales en las dos primeras décadas del siglo XX". Encuentro "Católicos en el siglo XX: Política y Cultura, Universidad Nacional de Quilmes, 27 y 28 de mayo de 2004.

enfrentarse a las huelgas reivindicativas mediante la defensa de lo que llaman "libertad de trabajo". Entendían por ello, básicamente, la libertad patronal de contratar y despedir y el "derecho" a que el estado garantizara, mediante el uso de la fuerza pública, la protección de los trabajadores contratados para reemplazar a los huelguistas. Pero, previniendo que el estado no operaría con la energía suficiente, organizarán una "policía propia" para proteger al "trabajador honesto" que desde La Protectora, los propios patrones reclutarán para sus empresas.

Este dispositivo, creado para reclutar tanto trabajadores como fuerza de choque, realiza su último gran despliegue durante las huelgas de fines de 1916 y principios de 1917 en el puerto de Buenos Aires. Si bien en esa oportunidad, las autoridades del Centro de Cabotaje, acuerdan con el gobierno y la Federación Obrera Marítima (FOM) la disolución de la Protectora, ello no se cumple sino que, por el contrario, será absorbida por la Asociación del Trabajo.

La empresa de cabotaje que mantenía peores salarios y condiciones de trabajo y, a su vez, la más resistente a la negociación, fue la Compañía Argentina de Navegación (fundada por Nicolás Mihanovich) que controlaba el 70% de la navegación en ríos y costas y poseía el privilegio postal con Montevideo. En 1917 una gran parte fue adquirida por un consorcio de empresas de navegación europeas y por la familia Doderó, que se hará cargo de su dirección y presidirá el Centro de Cabotaje afiliado a la Asociación del Trabajo. La otra gran empresa de cabotaje, la alemana Hamburgo Sud Americana, cuyo agente es A. M. Delfino y Cía, era la competidora más importante y, como veremos, más proclive a negociar o, podría pensarse, a aprovechar las oportunidades que les ofrece la intransigencia de Mihanovich.

La huelga marítima a la que aludimos significó un duro golpe para los empresarios quienes, en esa oportunidad, no contaron con el tradicional apoyo estatal. En efecto, como señala Halperín, la contribución más decisiva del gobierno había sido la negativa a usar el ejército o la policía para reprimirlos y la negativa a suministrarle personal sustituto y protección para aquellos trabajadores

que por su cuenta pudieran conseguir los armadores.³ Esta actitud permitió que la Federación Obrera Marítima (FOM), mediante una activa militancia, paralizara las actividades portuarias a la vez que, rompiendo con la tradición, sus directivos se entrevistaran con el presidente Yrigoyen y apelaran al arbitraje del gobierno. Como resultado, los marítimos obtuvieron el 75 por ciento de las demandas presentadas al Centro de Cabotaje, y ello incluía que la tripulación de los buques se escogiera de conformidad con la FOM, lo que implicaba que la patronal reconocía a la FOM el contralor sobre la contratación y despidos; que se recuperaran los salarios caídos durante la guerra; que se reglamentaran las condiciones de trabajo y el derecho del sindicato a controlar su cumplimiento por medio de sus delegados; que mejoraran las condiciones sanitarias y alimenticias dentro de los barcos.

El fortalecimiento de los marítimos los convierte, claramente, en la columna vertebral de la FORA; les permite organizar a los trabajadores a lo largo del litoral y del interior del país y prestar solidaridad a numerosos sindicatos de otras ramas de la economía mediante boicots que impedían el embarque de las mercancías.

Durante 1918, como reconoce la Memoria de la FOM, tanto del Centro de Cabotaje como las empresas navieras transatlánticas, habían tenido una actitud conciliadora. En ese año "los asuntos relacionados con la interpretación de los pliegos de condiciones pudieron solucionarse mediante la mutua inteligencia de las partes". No obstante, tal como sostienen los propios marítimos, los exitosos triunfos que obtuvo la FOM apoyando solidariamente a otros sindicatos mediante el boicot concentraron sobre los marítimos "todo el odio de la clase capitalista".⁴ Precisamente en el marco de un boicot a Bunge y Born y de amenaza de una huelga general, un conglomerado mayor de negocios, expresado en La Bolsa de Comercio y la Sociedad Rural, lanzan en mayo de 1918 el llamado a constituir la Asociación del Trabajo. La convocatoria expresaba la decisión de hacer frente a los sindicatos y a un gobierno que, a su juicio, reforzaba peligrosamente su influjo.

³ Tulio Halperín Donghi, *Vida y muerte de la República verdadera (1910-1930)*, Buenos Aires, Ariel, 1999.

⁴ Memoria de la FOM correspondiente a 1918-1919, p. 36

Las Actas de las reuniones que realiza la Comisión directiva de la AT nos permiten inferir que fue a partir de la presentación del pliego de condiciones que realizan los marítimos a fines de 1918, que la AT sale del letargo para poner en práctica su estrategia ofensiva- defensiva.

2- La reactivación de la Asociación del Trabajo

El 12 de diciembre de 1918 la FOM presenta al Centro de Cabotaje su nuevo PLIEGO de condiciones. El objetivo era equilibrar los sueldos de acuerdo al encarecimiento del costo de la vida y, para ello, solicita la actualización del laudo de 1917. Reafirman, además, los derechos a controlar la disciplina de a bordo basándose en su propio reglamento y a ejercer la solidaridad de clase mediante el ejercicio del boicot.

A partir de esta presentación se produce una activa movilización de la Asociación del Trabajo impulsada por los principales centros patronales, hegemónicos en la Comisión Directiva a lo largo de su historia (1918-1930). En consecuencia, las autoridades de la AT y miembros decisivos que veremos actuar a lo largo de este proceso son: Pedro Christophersen (noruego, empresas de navegación, Pte de la AT, Presidente de la Bolsa de Comercio y del Centro de Navegación Trasatlántica); Dr. Joaquín de Anchorena (argentino, Vicepresidente de la AT y Presidente de la Sociedad Rural); José Doderó (argentino, Pte del Centro de Cabotaje); Dr. Guillermo D. Leguizamón: (argentino, delegado de ferrocarriles ingleses); Boxwel, (inglés, Centro de Navegación Trasatlántica); Harold Ford (inglés, Centro de Exportadores de Cereales); Joseph Francis Macadam (inglés, Centro de Importadores); Rey Basadre (español, fabricantes de hielo y frigorífico La Negra); Castellanos (Pte del Centro de Lancheros); Dionisio Mongay (Pte del Centro de Barraqueros de Frutos del país); Lloyd Davide (inglés, Importadores de carbón). Lértora (Sociedad Protectora del Trabajo Libre y gerente del FFCC del Oeste) y Atilio Dell' Oro Maini (Secretario General de la AT). Como puede observarse, los centros protagonistas concentran los principales

negocios vinculados a la economía agro-exportadora y al transporte, hecho que destaca la presencia inglesa entre sus autoridades.⁵

Para seguir los pasos de la reactivación de la Asociación del Trabajo contamos con fuentes de su propio seno publicadas por el *Boletín de la Unión del Marino (BUM)*, lo que posibilita el acceso a una información de gran valor. Nos ocuparemos tanto del funcionamiento interno de la AT como del juego de fuerzas que se estableció entre la cúpula de la organización patronal, el Centro de Cabotaje, la FOM y el gobierno. En consonancia con ello, nos detendremos en las fuerzas a las que apelan para reforzar su base de poder.⁶

1° etapa: del 12 de diciembre al 23 de diciembre:

Desde la presentación del pliego se puede observar la injerencia que tuvo la AT en lo que anteriormente era privativo del Centro de Cabotaje. En las declaraciones efectuadas por Dodero el 17 de diciembre en la reunión de CD (y posiblemente presionado por la misma AT), el delegado del Cabotaje expresa un programa de máxima que consiste en dos "principios fundamentales": "la absoluta libertad para el nombramiento y remoción del personal y el desconocimiento absoluto de todo boicot", lo que significaba el desconocimiento mismo del sindicato. Si bien el primer "principio" no se expresará en esos términos en el contrapliego que enviará a la FOM, Dodero está diseñando una ofensiva que

⁵ Rey Basadre, conciente de que la defensa de los capitales extranjeros iban a afectar los "intereses públicos", busca encubrir su presencia solicitando que haya en el Consejo Directivo de la AT "una mayor cantidad de personas argentinas". BUM, 10 de marzo de 1919.

⁶ La AT nunca hizo públicas sus actas, excepto algunos datos poco comprometedores que publicaron en su *Boletín* a partir de 1920. La información que manejamos, correspondiente a las reuniones que efectuaron entre el 17 de diciembre de 1918 y el 28 de enero de 1919, se hizo pública porque algunos navieros y lancheros, afectados por el boicot que les hizo la AT, la suministraron a los marítimos solicitando absoluta reserva sobre sus nombres. Fueron publicadas en el *Boletín de la Unión del Marino (BUM)* entre el 5 y el 10 de marzo de 1919, en medio del lock out patronal iniciado a principios de febrero. El BUM del 7 de marzo sostiene que Anchorena habló de presentar su renuncia debido a la publicación de las actas. Un dato significativo de que aún se encuentran en proceso de formación es que las reuniones se realizan en la Bolsa de Comercio porque la Asociación aún no cuenta con sede propia.

seguramente desembocaría en un paro marítimo. Sabiendo que, sin apoyo estatal iba a resultar difícil vencer a los marítimos, se entrevista con el ministro de marina (Álvarez de Toledo) para solicitarle apoyo en caso de conflicto.

La respuesta que da el ministro coloca en el juego de Doderó al gobierno o, más precisamente, a una parte de él. En efecto, el ministro desautorizó las reclamaciones obreras tratándolas de "excesivas e inaceptables". Consecuentemente, le garantizó que estaba dispuesto a "intervenir seria y eficazmente para evitar cualquier conflicto o solucionarlo, echando mano de todos los medios a su alcance." A su vez, prefectura garantizó que "no tolerarían ciertas reuniones que antes se realizaban". (este apoyo significaría volver a suministrar mano de obra, permitir la contratación de crumiros, usar la fuerza pública para protegerlos e impedir la propagandización de medidas de fuerza).

Paralelamente a las acciones del Centro de Cabotaje, la AT realiza otros movimientos: por un lado el representante de los FFCC - Dr. Guillermo E. Leguizamón- efectúa sus propias indagaciones entre funcionarios gubernamentales. Éstas le generan, como a Doderó, la impresión de que el gobierno ha dado un vuelco "con respecto al sentido de sus anteriores intervenciones".⁷ Por otro lado, la AT buscó asegurarse el apoyo de la gran prensa. Anchorena y otros miembros de la dirección se entrevistaron con los directores de *La Prensa* y *La Nación* y, al respecto, Anchorena informó que "pudo llevar su cometido con facilidad y que con el propósito de seguir una misma línea ambos directores se pondrían de acuerdo", respuesta que puede traducirse en que sólo se publicaría lo que interesara a la AT.⁸

2° etapa: del 24 al 31 de diciembre

Confiados en que las promesas del ministro de marina y el apoyo de la Asociación le garantizarían la derrota de la FOM, el Centro de Cabotaje envía el día 24 una respuesta al pliego de los marítimos. En ella sostienen que, con

⁷ Guillermo Eduardo Leguizamón fue distinguido como Caballero de la Orden del Imperio Británico.

respecto a los salarios, habían aceptado el laudo arbitral del jefe de policía concediendo algunas mejoras. Pero lo que sigue condiciona ese aumento a que la FOM renunciara a derechos ya adquiridos: a ejercer la solidaridad de clase expresada en los boicots y al disciplinamiento del personal de a bordo, lo que de hecho dejaría en manos de la patronal la posibilidad de despedir a los militantes sindicales y reimplantar condiciones laborales superadas.

En las reuniones secretas de CD que se realizan el 24 y el 31 de diciembre se encuentran datos relevantes con respecto a los proyectos que se incuban en la AT para obligar a los trabajadores marítimos, al gobierno y a los mismos capitalistas a acatar sus decisiones.

El más radical de ellos es el de lanzar un "lockout completo" al puerto de Buenos Aires antes de recibir la respuesta de los trabajadores. Dicha propuesta es presentada por el delegado del Centro de Navegación Transatlántica (Boxwell), quien ve en este instrumento "el medio más eficaz" para imponer la voluntad patronal. Boxwell informa que los agentes marítimos ya habían realizado las consultas necesarias al gobierno inglés. Si bien Christophersen apoya esta medida extrema, surgen dificultades que llevan a suspender la implementación inmediata pero no a descartarlo. En efecto, Doderó considera que "no es el lockout el medio más eficaz" por cuanto juzga que los perjuicios serían enormes a cambio de muy pocas ventajas. La decisión del Cabotaje sería, por el contrario, no paralizar las actividades del puerto y, en caso de conflicto, seguir trabajando "con prescindencia de los elementos rebeldes". La confianza en que podrían seguir trabajando se sostiene, nuevamente, en que "contarían con el apoyo del gobierno para la prosecución de los servicios".

Miembros del mismo Centro de Cabotaje se convierten en un obstáculo para implementar el lockout puesto que aparecen diferencias notorias que harían muy evidentes la estrategia ofensiva de la AT: no cuenta con el apoyo de la importante Cía Delfino Hnos. que ha decidido, como otros armadores menores y varios lancheros, aceptar el pliego de condiciones de la FOM. También presenta un inconveniente la Cía de Navegación de la Patagonia ya no está dispuesta a

⁸ Las citas corresponden al Acta de reunión de la CD de la AT del 17 de diciembre de 1918.

plegarse al un lockout que significaría dejarle espacio a la competencia (Delfino) e incumplir acuerdos pactados con el gobierno inglés.

Macadam, del Centro de Importadores, desestima aplicar el lockout en lo inmediato debido a que no podrían descargar las mercaderías que "conducen los barcos surtos en las radas y en el puerto". Finalmente Anchorena, sin rechazar la medida, define la postergación argumentando que "esta cuestión debe resolverse en el momento oportuno" y que había que "recabar opiniones de los otros centros".

En la reunión del 31 de diciembre el presidente de la AT, secundado por el Centro de navegación, el de lancheros y el de los exportadores de cereales reafirma la exigencia de que los trabajadores renuncien al ejercicio del boicot, conmina a los armadores a que "cumplan estrictamente el desconocimiento absoluto de todo boicot" (en este momento están siendo boicoteados varios molinos y Vasena)⁹ y, simultáneamente, preparan el boicot para los lancheros que no se han adherido a la AT.

Como se hace evidente, el ejercicio del boicot que niegan a los trabajadores, es una de las medidas coercitivas aplicadas por la AT para obligar a ejercer la solidaridad capitalista a los empresarios no adheridos a la Asociación del Trabajo: en este caso los exportadores lo ejercerán con los lancheros no adheridos al Centro de Lancheros y para ello piden a su presidente (Castellanos) que mande la nómina tanto de los lancheros incorporados como los de los no incorporados. Joaquín de Anchorena - que se destaca cada vez más por su actividad en el seno de la AT - propone que sean leídos los nombres de los armadores no adheridos y distribuye copias de sus nombres entre los presentes.¹⁰

Si bien el recurso capitalista al boicot era una práctica conocida, los capitalistas pueden negarlo, precisamente, porque son decisiones que se toman

⁹ Los armadores toleraban los boicots para que no se interrumpieran las salidas de los barcos. Así lo reconocen, cuando sostienen que se han visto en la situación de descargar y volver a cargar las bodegas de sus buques para que se pudieran retirar productos boicoteados so pena de que la tripulación se negase a salir con esas mercancías.

en secreto.¹¹ El uso del boicot de capitalistas a capitalistas y de éstos a obreros (las listas negras) es esgrimido como argumento por los trabajadores para legitimar su derecho a ejercerlo como herramienta de solidaridad de clase y, por esa razón, la AT lo oculta y niega enfáticamente que ella lo practique.¹²

3° etapa: El Centro de Cabotaje y la huelga de la FOM en enero de 1919.

El 3 de enero la FOM responde al gerente del Cabotaje la nota del día 24 de diciembre. Si bien sostiene que no está dispuesta a renunciar al pliego presentado, deja abiertas las puertas para entablar una negociación a partir de la discusión del reglamento disciplinario. En consecuencia, la FOM da plazo hasta el 7 de enero para que Cabotaje revea el contrapiego.

Ante la negativa del Cabotaje a entablar cualquier tipo de negociación, la huelga marítima se declara el 7 de enero, fecha que coincide con el comienzo de la "Semana Trágica".

En la reunión de CD del 8 de enero se recalca aún más el fuerte espíritu de clase que anima a los miembros de la AT. Aunque Dodero continúa entrevistándose por su cuenta con el ministro de marina e insistiendo en que reanudará los servicios con personal reemplazado contando con la ayuda de dicho ministro, Leguizamón y Anchorena insisten en que una comisión de la AT (en la

¹⁰ Otras formas de boicot implementados por los centros de la AT serán- además de negarles la carga- la negativa a suministrarles combustibles, a reparar los barcos en sus astilleros y al uso de los depósitos. Esta última medida imposibilitaba la descarga de sus barcos.

¹¹ En las "Consideraciones sobre el boycott" que la AT envía a la Cámara de Diputados el 25 de febrero de 1919 sostiene: ""El boycott nada tiene que ver con la huelga ni con el lock-out, que son derechos correlativos perfectamente justificados. El boycott siempre es un arma de ataque, de agresión, condenable desde cualquier punto de vista que se le considere". Memoria de la Asociación del Trabajo, 1919, p. 35.

¹² Un ejemplo de ocultación de la confección de listas negras es la nota de advertencia que se agrega a las radicales resoluciones de la Asamblea de la AT del 8 de mayo de 1919: "1. Desconocimiento de las sociedades de resistencia; 2. Los comerciantes e industriales se obligan a despedir a todos los perturbadores de la libertad de trabajo; 3 Se mantendrán las mejoras económicas; 4 Cada casa comunicará en la cede de la At el cumplimiento de las medidas que anteceden y el nombre del personal agitador despedido.

Nota: el artículo 4 deberá considerarse como estrictamente confidencial." Citado en "Donde están los agitadores", *La Vanguardia*, 10 de mayo de 1919.

que dicen "también debería estar representado el Cabotaje") se entrevisten con el ministro. En esa reunión se le hace saber que "la Asociación del Trabajo hacía suya la causa del Centro de Cabotaje". Por su parte, el Centro de Navegación ofrece una solidaridad material al cabotaje: comunica que todos los agentes marítimos afiliados ordenarían que desde el 9 de enero "se paralizarán en sus respectivos buques que se encuentran en el Puerto de Buenos Aires, todas las operaciones de carga y descarga, incluso las de carbón, siempre que los interesados estén de acuerdo con esta medida".

El poder de dicho centro operaría en tres direcciones: negando la carga y descarga perjudicaría a otras ramas de la economía que se verían obligadas a sumarse a las presiones de la AT; por otro lado suspendería el trabajo a los estibadores, hecho que según *La Vanguardia* les permitiría imponerles condiciones leoninas y, por último, mancomunados con los monopolistas importadores de Carbón (también fundadores de la AT), disciplinarían tanto a los armadores nacionales que hubieran aceptado o estuvieran dispuestos a aceptar el pliego de los obreros como a otras compañías extranjeras que se verían obligadas a ser causa común con los navieros ante el hecho de verse privados de combustible.¹³

El ofrecimiento del Centro de Navegación Trasatlántica contaba con el respaldo del embajador inglés Reginald Power, quien el día 8 se había entrevistado con el ministro de marina para comunicarle que, para que las comunidades extranjeras restauren la confianza en el gobierno, era un requisito esencial una "drástica acción para reprimir los excesos del sindicato marítimo".¹⁴

Vemos, por lo tanto, que la Asociación del Trabajo (reforzada por el representante del gobierno inglés) está agravando las condiciones creadas por la huelga marítima y que la reunión con el ministro de marina tuvo por objeto hacérselo saber. La Asociación del Trabajo parecería estar usando esta huelga y al mismo Centro de Cabotaje para presionar aún más al gobierno presentándose como un refuerzo colateral del Centro de Cabotaje.

¹³ *La Vanguardia*, 9 de febrero de 1919.

¹⁴ Jeremy Adelman, "State and Labour in Argentina: The Portworkers of Buenos Aires", 1910-1921, p. 90.

Un día después de iniciado el conflicto, el Departamento Nacional del Trabajo, temporalmente presidido por Unsaín, exhibe una actitud distinta a la del ministro de marina: propone al C. de C. poner en contacto a las partes en conflicto y opina que se podría llegar a un acuerdo mediante un "nuevo laudo o por un contrato colectivo de trabajo". Cabotaje le responde el 14 de enero que la mediación sería "inútil" e insiste en su posición intransigente.¹⁵ Esta respuesta es otro indicador de que la estrategia de cabotaje es continuar con el conflicto hasta generar una derrota a partir del cual se iniciaría el declive de la FOM.

La esperanza en provocar esa derrota se seguía alimentando en la presunción de que gobierno cambiaría el rumbo de su política. En efecto, antes de enviar la respuesta al DNT, el subsecretario del Ministerio de Marina (Galindez) había prometido en términos precisos a Christophersen y a Dell' Oro garantizar la libertad de trabajo y facilitar personal técnico. Unos días antes, Dell' Oro se había ocupado de la búsqueda de personal crumiro recurriendo a las dos organizaciones reclutadoras tradicionales, la Protectora y los Círculos de Obreros católicos. (Esta gestión culminará en un fracaso puesto en evidencia en los veintidós días que duró el conflicto) ¹⁶

Posiblemente, la falta de la colaboración práctica prometida por el ministerio de marina y la imposibilidad de conseguir personal tanto calificado como no calificado condujo a que el Cabotaje se mostrara más conciliador. Así, el 23 de enero, se había llegado a un principio de acuerdo según el cual cabotaje estaba dispuesto a reconocer a la FOM y, por lo tanto, a tomar el personal perteneciente al sindicato.

Enterado Anchorena de este proyecto de acuerdo, decidió llamar a una sesión extraordinaria para el día 28 con el objetivo de bloquear esta decisión conciliatoria. En efecto, la propuesta de Dodero chocaba con el criterio

¹⁵ La propuesta del DNT y la respuesta del Cabotaje están incorporada en la Memoria de la FOM correspondiente a 1918-1918, p.42-44.

¹⁶ Los Círculos de Obreros, se apresuraron a crear un "sindicato" profesional con ese objetivo. Archivo círculos- sindicatos de los Círculos de Obreros.

estratégico del resto de las autoridades de la AT. Los señores Lloyd Davide (carbón), Ford (cereales), Castellano (lancheros), Bodwell (navegación), Dell'Oro, Anchorena y Leguizamón (FFCC) expresan su opinión contraria a la cláusula por la cual los armadores se comprometen a tomar personal de la FOM. "Tal actitud - sostienen - "significaría el reconocimiento, más aún, el *robustecimiento* de la misma entidad (...). La aceptación de semejante pretensión - sienta la aplicación de un principio susceptible de extenderse a todas las demás industrias, con todas sus *peligrosas consecuencias*." ¹⁷

Como puede observarse, sostenían el principio del derecho absoluto de los armadores y capitalistas en general y el desconocimiento de toda personería a la FOM y a cualquier otro sindicato. Las actas revelan que, a causa de esa resistencia mayoritaria, el Centro de Cabotaje decide retirar dicha cláusula y que su declaración fue "recibida con aplausos por los señores miembros del consejo." ¹⁸

Lamentablemente, no sabemos exactamente que tipo de presiones pueden haberse ejercido en ese momento para doblegar a Doderó. Las Actas de la AT publicadas llegan hasta esa fecha, hecho que nos impide contar con materiales para reconstruir las "internas" de la AT en los días sucesivos.

Finalmente, la intervención del Poder Ejecutivo permite que el 1° de febrero se llegue a un acuerdo entre Cabotaje y la FOM, pero poder determinar las condiciones concretas del acuerdo resulta sumamente complicado. Un dato seguro es que Cabotaje reconoce a la FOM, es decir que acepta tomar el personal de dicho sindicato, sin embargo el gobierno había asegurado a la patronal que la FOM estaba dispuesta a restringir los boicots y a aceptar la cláusula de la no admisión a bordo de un delegado de los obreros, es decir a renunciar al contralor de las condiciones de trabajo y aceptar despidos disciplinarios. ¹⁹

¹⁷ El subrayado es nuestro.

¹⁸ Acta de la AT de la reunión del día 28 de enero publicada por el BUM el 11 de marzo de 1919.

¹⁹ Según *La Vanguardia* del 1 de marzo de 1919 el gobierno pretendió poner fin a la huelga incentivado por la proximidad de elecciones y mediante un doble engaño.

El lockout del 5 de febrero a abril de 1919

El 5 de febrero se pone en práctica el proyectado lockout ante la realización de un boicot que no había sido iniciado por la FOM. Confiados en que los efectos del lockout harían que el gobierno abandonara lo acordado en 1917, los patrones son sorprendidos, entre el 22 de febrero y el 28 de marzo, con una serie de decretos que estipulan la oficialización de la mano de obra en el puerto. Por el grado de vaguedad de estos decretos quedó sobreentendido que los sindicatos controlarían el registro de admisión de trabajadores vía Aduana, aún cuando ellos no hubiesen ganado el derecho de contrato colectivo.²⁰ Los patrones intentaron resistirlos, el gobierno se mantuvo firme y la navegación se fue normalizando paulatinamente, sin que las patronales dejaran de atacar dichos decretos. La conservación del control del mercado de trabajo mantuvo intactas las fuerzas de la FOM y, por lo tanto, la posibilidad de seguir actuando en favor de otros gremios por medio del boicot.

Correlativamente, los decretos de oficialización aumentaron las hostilidades de los empleadores. A mediados de mayo la AT se vale de la huelga en Gath y Chaves y de la solidaridad que le prestan los marítimos y gráficos para promover un lockout de la prensa identificada con el sector patronal. Ya antes de hacer efectivo el lockout de los grandes diarios (que duró quince días), se habían puesto en práctica la amenaza del cierre general del comercio de la capital, el despido de militantes sindicales, la confección de listas negras y la apertura de los locales de la AT (calle Sarandí 735, Carlos Calvo 2264 y Manuel Esteves 71 en Avellaneda) para reclutar rompehuelgas y guardias armados. Confirmando un compromiso inicial, con respecto a los guardias armadas, la AT prefiere a los individuos que ya son miembros de la Liga Patriótica.

La expansión de la Asociación del Trabajo

²⁰ J. Adelman, op. cit. pp. 92-93.

Un dato de su reactivación durante el período que estamos tratando son las gestiones que se realizan para ampliar su base de sustentación mediante la organización de Centros y la adhesión de otros ya constituidos. Los sectores a los que se da prioridad incluyen a astilleros, frigoríficos, tranvías, gas, y a organizaciones ya conformadas como la Cámara Sindical de Comercio, el Centro de Consignatarios de Frutos y la Unión Industrial Argentina. Las estrategias de ampliación suelen descansar en los contactos personales de los directivos o en el peso de los empresarios más poderosos. Un objetivo central de este momento fue completar "la organización patronal marítima", para la que sólo faltaba la agremiación de los astilleros. De ello se encargó el director técnico de los astilleros de la empresa Mihanovich. La adhesión de las entidades Frigoríficas, Tranvías y Gas se le había encomendado a Anchorena. (Si bien posteriormente los frigoríficos no figuran como Centro autónomo, requieren los servicios de la AT.)

La Compañía de Tranvías del Sur condiciona su adhesión a que también lo haga la Compañía Anglo Argentina. La Cía Primitiva de Gas (alemana), por su parte, manifiesta desconfianza con respecto al suministro de crumiros, pues teme que la AT opere como su antecesora, la Protectora del Trabajo Libre, de la que no recibió "el apoyo al que se consideraba con derecho." Ante esta resistencia, uno de los directivos de la AT sugiere que, teniendo Anchorena un vínculo estrecho con su gerente, lo entreviste personalmente para conseguir la adhesión. La Compañía Primitiva de Gas ya había demostrado el uso que podía hacer de sus servicios para obligar al gobierno a optar por la mano dura. En efecto, el 1 de julio de 1918, las Cías alemanas Primitiva de Gas y Trasatlántica de Electricidad interrumpieron sus servicios el mismo día en que se declaró una huelga de conductores de carros en solidaridad con los molineros de Bunge y Born. El argumento utilizado por las empresas fue que, a raíz de la huelga, se habían quedado sin leña para alimentar la provisión de electricidad. La interrupción de los servicios afectaba a la industria (8.000 establecimientos), al funcionamiento de los tranvías de la empresa Anglo Argentina y al servicio de alumbrado público. Simultáneamente, dichas empresas reclamaban la participación de la Municipalidad y del ejército para que, con sus respectivas dotaciones de personal,

contrarrestaran - reemplazando a los transportistas - los efectos de la huelga. En esa ocasión el gobierno, tomado por sorpresa, había reaccionado con estupor ante lo que consideró prácticamente "un chantaje empresarial".

La incorporación de la Cámara de Comercio se confirma poco tiempo después. La Cámara de Comercio, que incluía importantes firmas extranjeras, como las grandes tiendas, resultaba fundamental para amenazar al gobierno con el cierre del comercio, hecho que intentarán, como ya señalamos, en el mes de mayo. Las autoridades de la UIA, por su parte, si bien adhirieron "moralmente" a los propósitos que guiaban la fundación de la AT, rechazaron la incorporación en bloque aunque dejaron abierta la posibilidad a las empresas que la integraban para que se sumaran de manera individual o a través de sus Centros.

Un intelectual orgánico: Atilio Dell' Oro Maini

Si en este caso entendemos por intelectual orgánico a la fuerza intelectual que es el complemento necesario de la fuerza económica, no cabe duda que el joven abogado Atilio Dell'Oro Maini cumple con esa función.²¹ En este momento formativo de la AT encontramos datos de su intervención que resultan relevantes para comprender la función que desempeñó. Lo hemos visto reunirse con ministros, intervenir en negociaciones y opinar en las reuniones de Comisión Directiva de la AT y, podemos decir, que ese lugar fue ganado por la dedicada actividad intelectual y organizativa, no exenta de ambición personal. Dell'Oro llega a la AT de la mano experimentada de Anchorena quien, seguramente, reparó en él por su activo desempeño en ámbitos católicos como el Colegio del Salvador, del que compartían el carácter de ex alumnos. Se incorpora a la AT como asesor legal y pocos meses después ocupa el cargo de secretario general. Durante el periodo que trabajamos asumió tareas intelectuales encomendadas por la comisión directiva, pero también, elaborando y distribuyendo, entre los delegados de los Centros, estudios sobre la "situación obrera" que acompañan y fundamentan "un programa de acción que debe desenvolver la Asociación del

²¹ A.R. Buzzi, La teoría política de Antonio Gramsci, Barcelona, Fontanella, 1969, p. 183

Trabajo." Como organizador, se jacta en sus informes de haber "sugerido" a los Círculos de Obreros la creación de un sindicato molinero "opuesto al de resistencia".²²

Podemos sostener también que es, en gran parte, artífice del discurso público que trasmite la AT. En efecto, redacta los manifiestos que se envían a la prensa y las réplicas a la FOM y, más aún, él mismo manifiesta solemnemente que en secretaría "fue redactado un reportaje al señor presidente" (Christophersen) "publicado íntegramente por la prensa del 18 del corriente mes de enero". En el reportaje se fijaba la posición de la AT con respecto al conflicto sostenido con los marítimos y a los sucesos de la Semana Trágica, a la vez que "ofrecía la oportunidad para hacer conocer la existencia de la organización." Teniendo en cuenta estos datos, es posible sospechar que también hayan sido de su autoría los manifiestos apócrifos que la AT colocó en la vía pública durante el conflicto marítimo para desmoralizar a los trabajadores.

A la luz de lo que sabemos sobre la continuación de esta historia, vemos anunciarse en estas intervenciones algo más que un ejecutor de mandatos. En la medida que las autoridades de la AT aspiraban a hacer de la organización algo más que un centro para el reclutamiento de rompehuelgas y "guardias armados", Dell'Oro encontró un espacio para desplegar sus aspiraciones. En efecto, las funciones que Dell'Oro asumió con respecto a la clase fueron las de "educador", es decir, la de formador de hombres que se unifiquen por lo que piensan. Bajo el supuesto de que el empresariado carecía de una madura conciencia de clase, su formación fue una de las principales metas del Boletín de Servicios de la AT (1920-1930) y de la biblioteca que les armó (y mandó consultar con escaso éxito) en la sede de la calle Florida. Y, más aún, intentará disolver la conciencia de los trabajadores mediante una publicación (*La Concordia*) que los patrones asociados debían enviarles.

²² La experiencia del "sindicato" molinero católico ha sido trabajado por nosotros con fuentes eclesiásticas, en las que se omite este significativo dato. Si bien los dichos de Dell'Oro confirman la presencia de la AT en dicha iniciativa, ésta no parece haber surgido de las filas de Bunge y Born. De ser esto así, sería un indicador más de las funciones superestructurales cumplidas por Dell'Oro.

Conclusiones:

A juzgar por el comportamiento del núcleo duro de la clase propietaria en la Argentina, podemos concluir que la matriz originaria de su conducta, con respecto al trabajo organizado, se mantuvo en las dos primeras décadas. La resistencia que opusieron en las coyunturas más conflictivas partía del "principio" de que debían conservar toda su fuerza y autoridad. Ello se tradujo por un lado, en la creación o intentos de creación de uniones patronales y en la organización de dispositivos destinados a reclutar mano de obra no sindicalizada y guardias armados y, por otro, en demandar al estado el auxilio de la fuerza pública.

De la convocatoria de 1905 para crear una Unión General de empleadores quedó un acuerdo entre transportistas y exportadores y la herramienta más necesaria de acuerdo a los objetivos patronales: La Sociedad Protectora del Trabajo Libre, que posteriormente será absorbida por la Asociación del Trabajo. El intento frustrado de 1905 se concretó en 1918 con la creación de la Asociación del Trabajo. Ambas iniciativas tuvieron como motor el mismo dirigente- Pedro Christophersen- pero en 1918, éste ya no representa sólo a la navegación sino a la Bolsa de Comercio. En esta ponencia abordamos a la AT en su etapa de formación: en 1918 logró organizar a los sectores hegemónicos de la economía y diseñar una estrategia común. Sin embargo, recién en el mes de mayo completa su función esencial: la sección encargada de organizar el reclutamiento estable de mano de obra y de fuerzas de choque. Nuestra hipótesis es que la estructuración estable de este dispositivo se puso en práctica cuando se frustraron sus objetivos principales: debilitar fuertemente al sindicato marítimo y cambiar la orientación de la política gubernamental con respecto a los trabajadores organizados. En efecto, pese a la resistencia ofrecida a la FOM y a las fuertes presiones que la AT ejerció sobre el Poder Ejecutivo con el respaldo del gobierno inglés a principios de 1919, esos objetivos no fueron alcanzados.

El seguimiento de la triangulación que se establece entre la AT, la FOM, y gobierno nos lleva a esa conclusión. En efecto, vemos al ministro de marina

prometiéndole los cambios deseados en pro del objetivo patronal y luego al presidente Yrigoyen definiendo el fin de la huelga de modo favorable a los marítimos. La reacción inmediata de la AT fue implementar una medida de fuerza extrema como el lockout al puerto de Buenos Aires, acción que atentaba tanto contra los trabajadores como contra el gobierno. Y nuevamente el ejecutivo opera de manera tal que las patronales se ven obligadas a acatar decretos gubernamentales que posibilitan que el control del mercado de trabajo marítimo quedara en manos de la FOM. Es decir que, pudiendo controlar algo tan esencial, dentro de la lógica sindical, como la contratación y los despidos, la fuerza del sindicato no había sido vulnerada.

Si nos detenemos en el funcionamiento interno de la AT, se puede observar que dentro de ella también se produce un aglutinamiento de fuerzas combinadas para ejercer presión sobre un centro individual. En este caso, los centros más articulados con la exportación a las metrópolis (exportadores de cereales, navegación trasatlántica, FFCC y lancheros) operan sobre las decisiones del Centro de Cabotaje para que se sume a las estrategias más radicales diseñadas por la cúpula de la AT.

El poder económico de los centros más poderosos recayó también sobre los capitalistas más débiles: en este caso efectuando el boicot contra los lancheros no adheridos a la AT y proponiendo sancionar a los mismos miembros de la AT que han aceptado el pliego marítimo.

En consonancia con su estrategia, los grandes Centros fundadores buscaron ampliar su base de sustentación incorporando a aquellas ramas de la economía especialmente funcionales a ella. No es casual entonces, que se renueve en este momento la convocatoria y que la influencia y "prestigio" social de Joaquín de Anchorena se movilice para ese fin. También en este momento va a encontrar la oportunidad de desplegarse el intelectual orgánico más destacado, Atilio Dell'Oro Maini, quien acompañará su "estudio sobre la situación obrera" con el "plan de acción" que deberá desarrollar la Asociación del Trabajo.

Evaluando la conducta y el discurso de la AT desde el punto de vista de los derechos, podemos concluir que sólo los patronos merecían disfrutar de ellos.

Ateniéndonos a lo expuesto en este trabajo, sólo ellos tendrían derecho a organizarse, a ejercer y reclamar solidaridad de clase, a imponer condiciones de trabajo, a ejercer violencia privada, a controlar la disciplina, a efectuar propaganda y a que el estado operara como su refuerzo colateral. Es decir, todo aquello que gustaban sintetizar en la fórmula "libertad de trabajo" y que explica el propio nombre de la organización patronal.