

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

# **La huelga marítima de 1950. Una aproximación.**

Contreras, Gustavo Nicolás (UNMdP / CONICET).

Cita:

Contreras, Gustavo Nicolás (UNMdP / CONICET). (2007). *La huelga marítima de 1950. Una aproximación. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/973>

*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>.*

## LA HUELGA MARÍTIMA DE 1950.

### UNA APROXIMACIÓN

Prof. Gustavo Nicolás Contreras<sup>1</sup>

#### 1. Presentación.

El estudio sobre las relaciones entre la clase obrera y el peronismo sin dudas debe ser inscripto entre unos de los temas clásicos de las ciencias sociales. Estas han derramado chorros de tinta en analizar ese vínculo que ha pervivido por años en la historia argentina. Sin embargo, existen todavía aspectos de esa relación que merecen ser estudiados con mayor profundidad. Así en los últimos años han surgido trabajos académicos sobre el funcionamiento de la estructura estatal, el Partido Peronista, las expresiones regionales del peronismo, etc... En esta línea, también las huelgas ocurridas durante el peronismo han despertado interés en los investigadores, quienes han avanzado en su análisis a través de estudios de caso<sup>2</sup>.

La elección de la huelga marítima de 1950, entonces, corresponde al interés por comprender la forma en la que participó la clase obrera en el peronismo. La observación de los conflictos sindicales, desde la perspectiva propuesta, permite indagar la estrategia que se dieron los trabajadores, y de esta manera entender las relaciones que entabló el proletariado con otras clases sociales y con el sistema institucional - político en ese momento particular de su desarrollo que fue el peronismo. Complementariamente, es necesario destacar que la huelga marítima ha pasado casi desapercibida en los escritos sobre el periodo, hallándose sólo breves

---

<sup>1</sup> El autor es miembro del Grupo de Investigación sobre Movimientos Sociales y Sistemas Políticos en la Argentina Moderna” (MSSPAM) de la UNMDP y becario doctoral tipo I del CONICET. e-mail: [gustavo@hotmail.com](mailto:gustavo@hotmail.com)

<sup>2</sup> Fernández, Fabián, “La huelga metalúrgica de 1954: formulación de un sistema de problemas”, *PIMSA 2004*, Bs. As.; Guindi, L., “La huelga de los trabajadores gráficos en 1949. Análisis particular de un conflicto gremial durante el peronismo”, IX° Jornadas Interescuelas de Historia, Córdoba, 2003; Rubintein, G., *Los sindicatos azucareros en los orígenes del peronismo tucumano*, UNT, Tucumán, 2005; Sanchez, G. y Abraham, C., “Huelga General. Salta, abril de 1949”, *Razón y Revolución N° 16*, Bs. As., 2006; Schiavi, Marcos, “Un acercamiento a la huelga metalúrgica de 1954”, X° Jornadas Interescuelas de Historia, Rosario, 2005; Badalona, Laura, “Protestas y huelgas de los ferroviarios en Rosario durante el peronismo. Memoria y olvido”, II Jornadas Interinstitutos de Formación Docente en Historia, Rosario, 2003; Contreras, G., “Los trabajadores gráficos, la prensa y la política durante el peronismo”, en Da Orden, L. y Melon, J. (Compiladores), *Prensa y periodismo. Discursos, práctica, empresas (1943-1958)*, Editorial Prehistoria, Rosario, 2007; Contreras, Gustavo, “El peronismo obrero. La estrategia laborista de la clase obrera durante el gobierno peronista. Un análisis de la huelga de los trabajadores frigoríficos de 1950”, *PIMSA 2006*, Bs. As., en prensa.

menciones al respecto. Esta ausencia descriptiva y analítica llama la atención si se considera la magnitud que tuvo la huelga y la importancia que le dieron los actores de la época.

Ocurrida entre abril y agosto de 1950, la huelga marítima se enmarca en el ciclo de huelgas acaecidas entre 1949 y 1951, las cuales se desarrollaron en un contexto de creciente crisis económica y de polarización política. Ubicado en un sector estratégico de la economía argentina, el conflicto portuario hecho luz sobre diferentes aspectos de la relación entablada entre la clase obrera y el peronismo. En este sentido en su estudio se aprecia como en su desarrollo se involucraron de manera particular dependencias estatales, sindicatos, partidos políticos, organizaciones internacionales, publicaciones periódicas, etc.

Con la intención de superar la visión historiográfica que dividió las huelgas en tanto estas se correspondían con móviles meramente económicos o si perseguían fines de oposición política al gobierno, se busca un abordaje integral que considere en conjunto los aspectos económicos, organizativos y político-ideológicos. De esta manera se pretende estudiar empíricamente la estrategia de un gremio con dirección no peronista, con el objetivo de superar ciertos conceptos preestablecidos sobre la actuación de los sindicatos opositores, los cuales muchas veces son homologados a la posición sostenida por los partidos políticos antiperonistas, desconociendo así ciertas particularidades y características propias de la acción sindical.

## **2. Aproximación metodológica y breve estado de la cuestión**

El presente trabajo parte de la premisa de que “las clases se constituyen en los procesos de enfrentamientos sociales, y que esos enfrentamientos se ordenan siguiendo una estrategia, no importa el grado de conciencia que se tenga de ella”<sup>3</sup>. En este sentido, Nicolás Iñigo Carrera ha destacado la hegemonía de una estrategia reformista en la clase obrera desde la década del '30, la cual expresaba el objetivo de la mayoría de trabajadores de insertarse de la mejor manera posible al sistema institucional – político existente, aunque sin trascenderlo. En su lucha la clase obrera buscaba democratizar el régimen económico y político, peleando por el salario, las condiciones de trabajo, el reconocimiento de sus organizaciones y por la vigencia de sus derechos políticos. En 1936 esta estrategia se cristalizó en un frustrado intento de Frente Popular, mientras que en 1946 la mayoría del proletariado optó por el peronismo como la mejor manera de que ella se concretara. Los históricos partidos de la clase obrera, contrariamente, se alinearon con la Unión Democrática, priorizando la internacionalista lucha contra el fascismo.<sup>4</sup>

Este posicionamiento institucional - político antiperonista del Partido Comunista y del Partido Socialista, compartido también por los partidarios anarquistas y sindicalistas, en gran medida ha determinado

---

<sup>3</sup> Iñigo Carrera, Nicolás, “Lucha democrática de la clase obrera argentina en las décadas de 1930 y 1940”, *Critica de Nuestro Tiempo* N° 6, Argentina, 1993, Pág. 139.

<sup>4</sup> Ver Iñigo Carrera, Nicolás, *La estrategia de la clase obrera, 1936*, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, Bs. As., 2004.

la mirada historiográfica sobre el comportamiento de los gremios por ellos dirigidos durante todo el periodo. En esa lectura del proceso se destaca la intransigencia frente al aparato estatal como la militancia política contra el gobierno. Sin embargo, la realidad sindical dista en algunos aspectos de esta imagen. Es sabido que desde sus orígenes el peronismo atrajo a gran cantidad de gremialistas socialistas y sindicalistas (y en menor medida a anarquistas y comunistas) con su política laboral. Ángel Borlenghi y Luís Gay fueron las figuras más representativas de este cambio. Por su parte el P.C. después de su XIº congreso de 1946 llamó a sus militantes a renunciar a los sindicatos que dirigían para acompañar a las masas peronistas en su proceso. Sin embargo, la complejidad de la oposición sindical durante el peronismo sigue siendo homologada a las posiciones de la dirigencia partidaria antiperonista. De esta manera poco se sabe sobre la acción concreta de los distintos sindicatos, ya que la misma ha sido considerada en tanto si se alineaban con los opositores o si se subordinaban al gobierno.

Indagar esta falencia en el conocimiento de las ciencias sociales nos acerca a varios supuestos implícitos de los estudios sobre la relación clase obrera - peronismo. Centralmente estos han diferenciado las huelgas que se gestaron como acciones de oposición política al gobierno de aquellas que expresando consentimiento con el ejecutivo impulsaban medidas netamente gremiales. Bajo estas dos grandes categorizaciones se han homogenizado los comportamientos de los distintos sindicatos. En el caso de las primeras, grupos anarquistas, comunistas, socialistas, radicales y sindicalistas habrían aprovechado cierto malestar económico de la clase obrera para emprender movimientos con objetivos netamente políticos contra el gobierno. En cuanto al otro grupo, sus acciones meramente reivindicativas estarían dirigidas contra la patronal, encontrando en el gobierno un aliado.<sup>5</sup>

En un documento de trabajo reciente sobre el gremio de la carne intente recuperar en toda su dimensión como el sindicato si bien apoyó al gobierno desde sus orígenes y se reconocía peronista, lejos estuvo de subordinarse y mantuvo su posición propia en torno al nivel salarial, las condiciones de trabajo, el funcionamiento de la comisión paritaria de la industria de la carne, al cumplimiento de los convenios colectivos, el tipo de organización sindical y el rol del Ministerio de Trabajo, lo cual lo llevó también a enfrentarse con el gobierno<sup>6</sup>. Esta complejidad también aparece en el caso de los marítimos, aunque de un modo diferente. Contrariamente su filiación antiperonista entró en tensión con cierto apoyo a la política del gobierno, como veremos mas adelante. Las falencias explicativas que en ciertos puntos aparejaba la sola distinción peronismo- antiperonismo para caracterizar un sindicato me llevo a estudiar la estrategia de la clase

---

<sup>5</sup> Baily, S., *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Hyspamérica, Bs. As., 1986; y Doyon, L., *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*, Siglo XXI, Bs. As., 2006.

<sup>6</sup> Contreras, Gustavo N., "El peronismo obrero..." op. cit. El lector encontrara aquí un desarrollo más amplio de la propuesta teórica, que por cuestión de espacio aquí será obviada priorizándose la descripción del hecho.

como algo más amplio que la filiación política, y que en última instancia nos permite acercarnos con mayor precisión al conocimiento de la participación obrera durante el peronismo.

En relación al tema propuesto, los textos académicos han destacado los conflictos ocurridos entre 1949 y 1951, aunque el caso de los marítimos a recibido escasa atención cuando no desconocimiento. En este sentido, Samuel Baily señaló que en los últimos años del primer mandato de Perón las principales huelgas fueron realizadas por gráficos, azucareros, frigoríficos, marítimos, bancarios y ferroviarios. Para ejemplificarlas, por decisión metodológica, sólo desarrolló el caso de los ferroviarios<sup>7</sup>. Del mismo modo Walter Little concluyó que los gremios que de alguna manera se oponían ideológicamente a Perón podían agruparse en cuatro categorías (oposición, sindicalismo, liberalismo y peronismo independiente), en las cuales el gremio marítimo no recibió atención, aunque fue asimilado a la oposición liberal de la Fraternidad en una nota al pie de página<sup>8</sup>. Llamativamente la misma ausencia se nota en el trabajo más completo sobre el tema, donde Louis Doyon apenas menciona la huelga marítima<sup>9</sup>. Asimismo, Hugo Gambini no da cuenta del caso al reseñar los conflictos sindicales del periodo<sup>10</sup>. Sólo Torcuato Di Tella, Rubens Iscaro y Orestes Confaloneri le dedican algunas exiguas líneas.<sup>11</sup>

¿Cómo se explica esta ausencia? Una primera respuesta podría aludir a la poca significación de la huelga. Sin embargo, lejos estuvo de haber sido así. Los trabajadores marítimos se desarrollaban en un sector de primera importancia en la economía argentina, y su actividad huelguista por más de cuatro meses se tornó una preocupación de primer orden para el gobierno, quien por todos los medios intentó quebrar el movimiento.<sup>12</sup> Esto nos lleva a una segunda posible respuesta, al reseñarse que uno de los medios utilizados contra el paro fue su negación a través de una fuerte campaña de ninguneo en los diarios y radios oficialistas. Y si bien esto pudo determinar la mirada académica sobre el proceso, en contrapartida a este desconocimiento o minimización, la prensa opositora se ocupó de exaltar el hecho. ¿A quien creerle? Para el investigador no queda mas opción que acudir a otras fuentes para superaran estas subjetividades “obvias”. En relación a esto, una tercera respuesta sobre este bache nos lleva al terreno de los ‘comportamientos ideológicamente determinados’. Haber ubicado a los trabajadores marítimos entre los opositores a Perón se tradujo en que su huelga fue una acción esperada, ‘natural’, que no necesitaba explicación por su ‘obviedad’, restándole importancia a su estudio.

---

<sup>7</sup> Op. cit.

<sup>8</sup> El autor toma los casos de ferroviarios, frigoríficos, gráficos y bancarios. Little, W., “La organización obrera peronista y el Estado peronista, 1943-1955”, *Desarrollo Económico* N° 75, Bs. As., 1979.

<sup>9</sup> La autora aborda para el periodo 1949-1951 las huelgas de azucareros, frigoríficos, gráficos, bancarios y ferroviarios. Op.cit.

<sup>10</sup> Cita y desarrolla para los años que van de 1949 a 1951 los conflictos de bancarios, gráficos, ferroviarios. *Historia del peronismo. El poder total (1943-1951)*, Planeta, Bs. As. 1999.

<sup>11</sup> Di Tella, T., *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Ariel, Bs. As., 2003; Iscaro, R., *Origen y desarrollo del movimiento sindical argentino*, Anteo, Bs. As., 1958; Confaloneri, O., *Perón contra Perón*, Antigua, Bs. As., 1956.

<sup>12</sup> Franz Bayer, trabajador del gremio, recuerda que los marítimos con el pasar de los años se referían a ella como “la gran huelga”. Entrevista del autor, 19/05/2007

### 3. Antecedentes

En el puerto actúan por lo menos tres grandes federaciones. Por un lado, los gremios *marítimos* agrupan a todo el personal embarcado, desde los capitanes hasta los marineros, cocineros y camareros. Por su parte, *los portuarios* congregan a los estibadores, quienes se ocupan de la carga y descarga de las embarcaciones. Por último encontramos a los *constructores navales*, quienes se dedican a la construcción y reparación de los distintos tipos de barcos, siendo esta última tarea predominante. Desde sus orígenes a principios del siglo XX estos sindicatos recibieron la influencia del anarquismo, el sindicalismo y en menor medida del socialismo, adoptando todos ellos como forma organizativa la federación. En esta ocasión mi interés se centrara en la evolución de la organización de los marítimos, ya que estos impulsaron la huelga de 1950, aunque recibieron la solidaridad de las otras dos federaciones.

En abril de 1910 se formó la FOM (Federación de Obreros Marítimos) orientada por una mezcla de anarquismo moderado – organizador y sindicalismo revolucionario.<sup>13</sup> En 1916 rompiendo con la tradición de no buscar apoyos oficiales, la FOM entrevistó a Irigoyen pidiéndole su mediación en la huelga que impulsaba<sup>14</sup>. Obteniendo un resultado exitoso inauguró así una tradición de dialogo y negociación con el estado, que se fue acentuando con el correr de los años. Esta situación la convirtió en el brazo fuerte de la FORA IXº Congreso y luego de la USA. Sin embargo, en 1924 su desarrollo encontró un freno tras la derrota de una larga huelga, que desorganizó al gremio y a su vez rompió el entendimiento con los oficiales. Estos formaron una nueva entidad, patrocinada por la empresa Mihanovich (después Dodero): la Unión Obrera Marítima (UOM). En esta, enemiga de la FOM, actuaron desde sus inicios una mezcla de agentes patronales, individuos pragmáticos y algunos más solidamente ligados al gremio pero opuestos a la forma de actuación de la FOM. Controlada por la empresa, la UOM recibía constantemente denuncias de amarillismo.

En 1934 la FOM impulsó un comité mixto para coordinar actividades con entidades autónomas y de oficiales, respondiendo de alguna manera a la tendencia de la época de formar sindicatos por industria. Este intento unitario recobró fuerza en junio de 1946, cuando la FOM participó en tratativas de unidad con la UOM y con otras cuatro entidades de trabajadores calificados del área. De este núcleo inicial se organizó una Comisión Intersindical de Unidad marítima (CIUM), cuyo objetivo era formar una Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (CGGMA) que incluyera a todos en su seno e invitara a participar a portuarios y navales. Para evitar trabas se postergó la decisión de adherir a la CGT o a la USA.

Los dos gremios principales (FOM y UOM) debían disolverse fusionándose en una nueva entidad denominada Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), que debía representar a los 70.000 marítimos

---

<sup>13</sup> Recupero la historia del gremio marítimo de Di Tella, T., op. cit., capítulo 6: “El circuito fluvial”

<sup>14</sup> Ver Caruso, Laura “Los obreros marítimos en Argentina: la huelga de 1916”, IV jornadas Nacionales Espacio, Memoria e identidad, Rosario, 2006. La búsqueda de apoyo estatal puede rastrearse incluso desde 1911, cuando la FOM acudió al Ministro del Interior Indalecio Gómez.

del país y confederarse en la CGGMA. Disuelta la FOM a principios de 1947, sus ex afiliados esperaban la disolución de la UOM y la consecuente afiliación de sus miembros al SOMU. Pero antes de que se iniciara el congreso de la UOM previsto para febrero de 1948, sus dirigentes invocando una orden de la CGT argumentaron que la UOM no podía vincularse a la CGGMA. Ante el escándalo que estalló con la intervención de la CGT, la mayoría de los afiliados de la UOM, que en ese momento también estaban en el SOMU se mantuvieron en este, sin hacer caso de las decisiones que venían de las oficinas de la UOM.

La dirección del SOMU quedó en manos de los militantes de la ex FOM, encabezados por Antonio Aguilar<sup>15</sup>, quienes pese a no ser peronistas estaban dispuestos a convivir con los trabajadores justicialistas. Así en la Revista Congregar, órgano de la CGGMA, “aparecían ocasionalmente fotos de Perón y artículos que elogiaban la labor de ciertas reparticiones del Estado, aunque sin caer en la propaganda oficialista, al menos explícita”.<sup>16</sup> Tempranamente, en enero de 1945, Aguilar en representación de la FOM participó junto con la UOM en la firma de un Convenio Colectivo de Trabajo Marítimo y Fluvial en la Secretaria de Trabajo y Previsión. Por este acto tuvo que defenderse de los sectores más doctrinarios que lo acusaban de “colaboracionista”.

Poniendo su objetivo en la unidad, en su declaración de principios el SOMU especificó que habría exclusión de temas ideológicos, religiosos y políticos. Los dirigentes de la FOM, a pesar de las declaraciones que evocaban un pasado no demasiado distante y una filiación política no peronista, “estaban evolucionando rápidamente hacia adaptarse el moderno capitalismo”. Así lo declaraban en un artículo de *La Unión del Marino*, titulado “Políticos en los sindicatos, no!... Pero sectarios tampoco”: “había que darse cuenta de que la intervención del estado en los conflictos obreros es una realidad en todo el mundo, pero no por ello podía decirse que el sindicalismo es un rebaño en esos países. ‘Partir del punto de que aceptar la intervención del estado es renunciar a los principios sindicales es un juicio deformado por la pasión’<sup>17</sup>. Señala Di Tella que la experiencia de este gremio es un caso muy peculiar, ya que muy unido por características laborales y con larga experiencia de lucha, mantuvo por varios años su independencia, en una convergencia entre antiguos militantes que rechazaban al nuevo movimiento de masas, y otros que adherían a él<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Aguilar fue secretario administrativo de la USA entre 1945 y 1947. Aunque “evitaba los purismos de la tradición sindicalista y no tenía empacho en ir a las oficinas de gobierno por su gremio”. Había sucedido en la secretaria general de la FOM a Marinelli, quien en el cargo de director de la Caja de Jubilaciones de la Marítimos (1942-1945) formó parte del Instituto de Previsión Social fundado por la Secretaria de Trabajo y Previsión. Este, junto a Luís Gay y otros, se enrolaba en la línea más pragmática del sindicalismo, que se diferenciaba de la más ideológica de Marotta y demás. Ver Di Tella, op. cit.

<sup>16</sup> Di Tella, op. cit.

<sup>17</sup> Op. cit. Pág. 256.

<sup>18</sup> Osvaldo Bayer, quien trabajo en el gremio desde los seis meses anteriores al inicio de la huelga hasta que fue despedido por tomar parte activa en ella, recuerda el predominio de la identidad peronista entre los trabajadores menos calificados, los cuales en su mayoría provenían del interior. Entrevista del autor, 19/05/2007.

#### 4. Los inicios de la huelga

La huelga marítima de 1950 se desarrolló en un contexto particular. Por un lado, desde fines de 1948 comenzó una creciente crisis económica producto del agotamiento de las reservas del banco central y el desmejoramiento de los términos del intercambio, lo cual repercutió en el mercado interno en forma de inflación.<sup>19</sup> La consecuente tendencia decreciente de los salarios reales inquieto a los trabajadores, que en muchos casos tomaron medidas para mantener ciertas posiciones adquiridas. Pero a diferencia de las huelgas ocurridas entre 1946-1948 que contaron con la benevolencia del gobierno, las ocurridas entre 1949 y 1951 fueron duramente reprimidas. Si en un primer momento los trabajadores pudieron avanzar en su estrategia reformista en consonancia con el gobierno, en el segundo encontraron su contundente oposición.

A su vez, este proceso se conjugó con una polarización de las posiciones políticas, la cual se acentuó luego de la reforma de la constitución en 1949. El creciente enfrentamiento con la oposición partidaria tomó expresiones tales como el retiro de congresales constituyentes antes de la aprobación de la carta magna, el apoyo a las acciones de huelga, dos intentos de golpe militar, por nombrar las más importantes. Este intento de menoscabar la legitimidad del gobierno, llevó al peronismo a aumentar la ofensiva contra la oposición así como a cerrar filas a su interior, recortando la posibilidad de ciertos apoyos que mantenían una relativa autonomía.<sup>20</sup> La ascendente polarización peronismo-antiperonismo, motivó al gobierno a consolidar aun más su vínculo con la clase obrera, ya que esta era su principal fuerza de apoyo.

Por lo mencionado, es importante precisar las características del proceso en sus aspectos económicos, organizacionales y político-ideológicos, ya que nos permiten una visión conjunta e integral de un proceso en el que la relación entre movimiento obrero y gobierno estaba en un terreno de relativa redefinición. Sugestivamente, en la huelga marítima los problemas salariales, la discusión sobre las condiciones laborales, las cuestiones referidas a lo organizativo y su relación con las dependencias estatales estuvieron de entrada. En referencia directa a estos temas, por lo tanto, me propongo también considerar la lucha política e ideológica.

En este contexto, a fines de marzo la CGGMA convocó a una asamblea con el objetivo de informar al gremio sobre el estado de las negociaciones que se estaban realizando en el Ministerio de Transportes. Por este motivo dispuso un paro de 24 horas en los puertos de La Plata y la Capital, para facilitar la concurrencia de los afiliados. La UOM por su parte se opuso al paro por ser éste inconsulto y sorpresivo. El Segundo Congreso Marítimo convocado por la CGGMA fue presidido por Secretario General de la entidad, Capitán Juan Carlos Mason. Se votó memoria y balance, se aprobaron los estatutos y se autorizó al consejo ejecutivo

---

<sup>19</sup> Ver Gerchunoff y Antúnez, "De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo", en JC Torre (Ed), *Los años peronistas*, Colección Nueva Historia Argentina, Tomo VIII, Sudamericana, Bs. As., 2002; y Peralta Ramos, M., *Acumulación del capital y crisis política en Argentina (1930-1974)*, Siglo XXI, México, 1978.

<sup>20</sup> Moira Mackinnon ve este proceso a través del estudio del Partido Peronista. Ver *Los años formativos del Partido Peronista, 1947-1950*, Siglo XXI/ITDT, Bs. As., 2002.

de la CGGMA a tomar las medidas que creyera necesarias para obtener el cumplimiento del convenio suscripto con el Ministerio de Transporte. Se decidió enviar al presidente de la Nación un despacho solicitándole audiencia para informarle sobre los problemas que afectaban al gremio.

El motivo principal esgrimido por los marítimos era que el acuerdo sellado entre la patronal, el estado y la CGGMA en el convenio colectivo del 26 de agosto de 1949 no se había cumplido en partes sustanciales. En el artículo 4° del convenio se establecía que antes del 31 de diciembre de 1949 se debía nombrar una comisión para el estudio integral del problema marítimo<sup>21</sup>. Pasados más de siete meses, la CGGMA le reclamaba al Ministerio de Transporte que cumpliera lo firmado.<sup>22</sup>

Los días 3 y 4 de Abril, la CGGMA impulsó un paro de 48 hs en todas las actividades de los buques y puertos del país, buscando expresar la disconformidad del gremio frente a la falta de “solución de los problemas fundamentales que afectan al gremio marítimo y que esperan ser resueltos desde hace siete meses”. El gremio declaró que “ve agotados los medios de conciliación para lograr una solución ecuánime y adecuada para dichos problemas”. A su vez denunció maniobras divisionistas de la empresa estatal Dodero y de la UOM, las cuales perseguían el objetivo de que esta entidad ejerciera la representación de los marítimos frente al estado, organización que junto a otros sindicatos de la industria adheridos a la CGT, desautorizó los paros y llamó a desarrollar normalmente las tareas.<sup>23</sup>

La medida, por un lado, registró un intenso movimiento de buques de ultramar antes del inicio del paro provocando que zarparan 17 buques de alto bordo y muchos trasportes fluviales. Por otro lado, a pesar de la desautorización de las organizaciones de la CGT, se hizo efectivo el paro en todos los puertos del país. La Prefectura General Marítima informó que de 97 buques de ultramar anclados en la Capital Federal sólo trabajaron 8, y de los 475 barcos de cabotaje sólo hubo actividad en 17<sup>24</sup>. Asimismo, el 5 de Abril, se congregaron gran cantidad de trabajadores y debatieron sobre la forma en la que desarrolló el paro y se plantearon las siguientes medidas a impulsar.

---

<sup>21</sup> “Artículo 4°: Las bonificaciones a que se refieren los artículos anteriores, tendrán aplicación al primero de junio de 1949 y con una duración de hasta el 31 de diciembre del mismo año, lapso durante el cual deberá estudiarse el problema de forma integral (régimen de contratación y despido, escalafón, estabilidad, sueldos, dotaciones, alojamientos, asistencia social, etc.) por una comisión integrada por las partes...” Citado en *La Unión del Marino. Periódico del SOMU*, Año XXXIII, Mayo-junio de 1950, Bs. As. (en adelante *LUM*)

<sup>22</sup> El Ministerio de Transportes dio cuenta de ello a través de la resolución N° 2-50. En ella consideraba “que el convenio de orden marítimo suscripto el 26 de agosto ppdo., señala mediante su artículo 4°, que el mismo tendrá una duración de hasta el 31 de diciembre, lapso durante el cual debía estudiarse el problema marítimo en forma integral. Que por razones no imputables al personal embarcado ha decidido para que aun no se haya concretado las conclusiones que señala el artículo 4° mencionado, el Ministerio de Transporte de la Nación resuelve: 1°- Declárese subsistente el convenio de orden marítimo suscripto el 26 de agosto ppdo. Ante la Dirección general de trabajo, hasta tanto se establezcan las conclusiones que señala el artículo 4° del convenio referido” Citado por *LUM*.

<sup>23</sup> *LP*, 4/04/1950 y 5/04/1950. Utilizó para la reconstrucción del hecho centralmente el relato de *La Prensa* por ser a mí entender el más completo. Esta elección responde a que su filiación antiperonista la llevó a desarrollar una política editorial que priorizó la publicación detallada de los conflictos obreros como exposición de la diferencia de intereses existente entre Perón y los trabajadores. Recuerda Rodolfo Perry, cronista sindical de *La Prensa*, como todas las mañanas iban al puerto a contar las embarcaciones en paro y a tomar los comunicados y testimonios de los huelguistas. Entrevista del autor, noviembre de 2006.

<sup>24</sup> *El Día*, 5/04/1950.

En este clima, el 29 de abril en el Ministerio de Trabajo y Previsión se constituía la Comisión Paritaria integrada, por un lado, por los representantes de los armadores privados y estatales y, por el otro, por los representantes de los gremios afiliados a la CGT y aquellos que habían presentado su solicitud de afiliación a la central (a su vez, la CGT nombró asesores para los sindicatos que no tenían representantes por no estar incluidos en las dos categorías anteriores).<sup>25</sup> Completaron la comisión miembros del CCC de la CGT y funcionarios del Ministerio de Transporte. El petitorio obrero no sólo se dedicaba a la negociación del precio de la fuerza de trabajo sino que hacía referencia al “conjunto de problemas de los marítimos”<sup>26</sup>, sentando su aspiración de representar de alguna manera las demandas de los trabajadores marítimos.

Mientras continuaban las reuniones y las negociaciones la CGGMA no volvió a tomar medidas. Sólo luego de la reunión del 29 de abril organizó un paro de actividades que duró desde el 3 hasta el sábado 6 de mayo, involucrando a todos los puertos del país. El motivo fue justificado por la CGGMA a partir del fracaso de las gestiones para constituir la Comisión Paritaria, ya que el convenio del 26 de agosto de 1949 establecía que esta se formaría entre las partes que suscribieron aquel, es decir, la CGGMA y sus organismos filiales. La CGGMA afirmó en declaraciones que contrariamente quienes “aparecen formando parte de la aludida comisión, carecen de autoridad y representación para tratar en nombre de los auténticos marítimos argentinos y denuncia que son simplemente agentes patronales, a quien sólo mueve favorecer los intereses del capitalismo naviero”. La entidad finalizó asegurando que no reconocerá ningún convenio en el que no haya tomado parte en sus gestiones.<sup>27</sup>

Desde otro punto de vista, el Ministerio de Trabajo y Prevención hizo saber que la CGGMA se hallaba empeñada en tareas de carácter disolvente, pretendiendo asumir actitudes perturbadoras para perjudicar a los intereses de la Nación. Agregando que la única entidad con ‘personería gremial’ era aquella que representa la CGT, por lo que el estado, frente al planteo que se pretendía llevar a cabo, estaba firmemente dispuesto a poner coto a tales excesos y a aplicar las sanciones por las vías legales correspondientes. La CGT informó que después de múltiples gestiones se logró integrar la Comisión Paritaria y la inmediata iniciación del pedido de mejoras para los trabajadores marítimos, lo mismo que el régimen que determinaría las relaciones entre las empresas y los sindicatos. Finalizó diciendo que “los trabajadores marítimos deben desoír la voz de quienes los

---

<sup>25</sup> La mayoría de los gremios estaban asociados a la CGGMA. Por lo tanto la CGT intentó atraer a los existentes o crear entidades paralelas.

<sup>26</sup> *Democracia*, 30/05/1950. Los obreros presentaron el siguiente petitorio: 1- “Ratificación y aplicación de los convenios de Seattle y los antecesores (dichos convenios servirán de guía y base para la creación de un convenio general de carácter nacional); 2-Reclasificación de los buques; 3- Dotaciones; 4- Alojamiento, alimentación y tratamiento; 5- Reajuste de sueldos, sobresueldos por situaciones especiales, gratificaciones y demás emolumentos; 6- Estudio sobre la forma de contratar las dotaciones; 7- Revisión de la reglamentación de trabajo y aplicación provisoria de la resolución N° 7393 del Ministerio de Transporte; 8- Estabilidad, escalafón y despidos; 9- Franquicias, vacaciones y licencias; 10- Seguros sociales y asistencia mutual y medica; 11- Jerarquías, cargos, denominación de todo el personal y uniformes; 12- Obligatoriedad de que todo buque que este afectado a navegación marítima posea estación radiotelegráfica y su correspondiente operador”

<sup>27</sup> *LP*, 3/05/1950.

incitan a un paro condenado desde ya al fracaso absoluto y los exhortó a mantenerse en sus puestos de trabajo” asegurando que sus reivindicaciones iban a ser contempladas como la de los demás trabajadores argentinos.<sup>28</sup>

Por su parte el Ministerio de Trabajo y Previsión declaró ilegal el movimiento.<sup>29</sup> Y siguiendo una directiva del presidente de la Nación, J. D. Perón, dio a conocer su respuesta a un telegrama enviado por la CGGMA, en relación al último conflicto. En primer lugar, mencionaba que la entidad emisora del telegrama carece de ‘personería gremial’. Continuaba insinuando que las actividades y gestiones de la CGGMA respondían a directivas extranjeras, pues “es de publico conocimiento que esta incorporada a la Federación Internacional del Transporte (FIT) con asiento en La Habana”, y que además, la CGGMA adoptó siempre una actitud hostil y aun de guerra frente a la CGT. Esta conducta dislocada y de muy dudoso patriotismo de la CGGMA, afirmaba, la ha alejado del autentico proletariado nacional como asociación que opera contra los intereses de la Nación. Concluía diciendo que “*no se trata de un asunto gremial sino exclusivamente intersindical*”, pues la Comisión Paritaria se había constituido y funcionaba normalmente en el Ministerio de Trabajo y Previsión.<sup>30</sup>

La CGGMA informó que envió al presidente de la Nación un telegrama, para expresarle que ella y sus gremios afiliados ofrecían todos sus libros y documentación, así como el análisis de la vida de sindical y privada de sus dirigentes, a fin de dejar establecido su limpia actuación gremial, netamente argentina. A su vez “*desvirtúa categóricamente que la CGGMA tenga pactos u obediencia a directivas para colocarla en situación de oposición a su obra de gobierno, con la cual ha colaborado y seguirá colaborando lealmente, buscando no solamente el bienestar del personal afiliado sino también afianzar la marina mercante argentina*”. Agrega que “sólo bastaría dar cumplimiento al artículo 4 del convenio del 26/8/1949 suscripto en el Ministerio de Transporte y que se reintegre a sus puestos al personal reemplazado con motivo del ultimo paro para que el gremio considere terminados los problemas”.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup> LP, 3/05/1950.

<sup>29</sup> Comenta al respecto Manuel Gallardo de la CGGMA: “El 4 de mayo nos cito el entonces Director de Acción Social Directa del Ministerio de Trabajo, Hugo Mercante. En esa oportunidad se ofreció tomar a su cargo la solución del problema, exponiéndonos *algunas bases conciliatorias, que adelantamos en principio podían ser aceptables*. Nos solicitó el funcionario que consideráramos su ofrecimiento y que le lleváramos la respuesta antes de las 18 horas de ese día. Mientras estábamos reunidos en la CGGMA, radio del estado anunció sorpresivamente que el paro había sido declarado ilegal (...)Supimos mas tarde que mientras se desarrollaba la reunión con Hugo Mercante, estaba en antecala el secretario general de la CGT, José Espejo, y al enterarse del posible arreglo, que hubiera significado un triunfo para nuestra entidad y su consolidación definitiva frente a la central peronista, exigió la adopción de esa grave medida contra los trabajadores marítimos”, *La Razón*, 13/10/1955. Citado por Confaloneri, op. cit. El mismo episodio es mencionado por Iscaro, op. cit., quien cita un panfleto de la CGGMA.

<sup>30</sup> LP, 9/05/1950. Todas las *cursivas* utilizadas en el texto son del autor.

<sup>31</sup> LP, 9/05/1950.

## 5. La continuación del conflicto. Huelga general: 18 de mayo-4 de agosto

La falta de respuesta al pedido de la CGGMA provocó que esta dispusiera el desembarco de las tripulaciones, capitanes y oficiales de mar y río de los puertos de la marina mercante nacional, a excepción de los buques de YPF. La medida tenía por objetivo la obtención de la reincorporación de trabajadores que sufrieron represalias por parte de la empresa Dodero, por el cumplimiento del art. 4º del convenio del 29/08/1949 y “por el derecho de las organizaciones a elegir libremente su propio camino sindical”. En relación a ello, el Capitán Mason informó que el desembarco de tripulación se cumplía de acuerdo con lo dispuesto por la entidad que dirigía, y a medida que arribaban los buques al puerto el desembarco se realizaba con la decisión de no volver a trabajar hasta que no se solucionarían los problemas que los habían obligado a realizar el paro. Frente a este panorama, la CGT dio a conocer la declaración del Comité Pro Federación Gremial Central de Gremios Marítimos, la cual abogaba por la espera sin medidas de fuerza de la resolución de la Comisión Paritaria en curso.<sup>32</sup>

El paro se desarrolló de manera parcial en los días subsiguientes en los puertos de todo el país, principalmente en La capital, La Plata, la Boca, Bahía Blanca, Entre Ríos (Gualeguaychú, Colon y concepción del Uruguay), Posadas y Rosario. Cada tripulación desembarcada era festejada y publicada por los huelguistas, al igual que lo hacían los cegetistas cuando zarpaba un barco. Esta pelea era complementada con la “batalla organizativa”, en la cual cada central se disputaba la afiliación de las distintas asociaciones particulares.<sup>33</sup> Esta verdadera “partida de ajedrez” se desarrolló por más de dos meses, donde la victoria dependía de cómo se movían las diferentes piezas en un tablero complicado. Veamos aquel movimiento.

El 2 de junio *La Prensa* anunciaba que la entrada y salida de vapores se efectúa solo por medio de los remolcadores de la flota Dodero. Mientras que la CGGMA comunicaba que continuaba sin variantes en todo el país el paro resuelto el 18 de mayo frente a las empresas armadoras de la marina mercante, y que se habían plegado a la huelga el personal de otros buques, incluyendo algunos petroleros. Hasta el 3 de junio afirmaron que sumaban 8000 los tripulantes desembarcados pertenecientes a 1591 barcos de mar, ríos y puertos, los cuales ascendieron a 1982 para el 16 de junio<sup>34</sup>. A este panorama hay que sumarle la solidaridad de los otros dos gremios del puerto. La FONC declaró que la resolución se cumplía “unánimemente por todos sus

---

<sup>32</sup> *LP*, 18/05/1950.

<sup>33</sup> Esto puede seguirse a través de la prensa de la época (que en este artículo remite a *Democracia, La Prensa y El Día*), como por los Informes Secretos de la Gendarmería Nacional elevados al Ministerio del Interior. La CGGMA se esforzaba para que sus organizaciones filiales declararan periódicamente su adhesión a la huelga: “Los patronos y conductores del puerto se mantienen firmes como el primer día” (Informativo N° 11, 15/07/1950), “¡Bravo! compañeros oficiales” (Informativo N° 8, 24/06/1950); etc. Mientras que la CGT publicaba que constituyó un Centro Naval Mercante y el Sindicato de Apuntadores y Encargados del Puerto, basándose ambas nuevas agremiaciones en su disconformidad con la CGGMA (23/05/1950). En Corrientes hizo lo mismo creando la Asociación Marítima Argentina (*LP*, 8/07/1950), etc.

<sup>34</sup> *LP*, 4/06/1950 e *Informativo* N° 6, respectivamente. Por su parte la Gendarmería Nacional informaba al Ministerio del Interior que desde el 2 de junio la flota de YPF estaba totalmente parada. Informe Secreto GN, N° 114, 9/06/1950, AMIn, AGN.

asociados”, los cuales eran 6.000, mientras que la Sociedad de Resistencia de Obreros del Puerto informó que la cantidad de trabajadores inactivos alcanzaba el 83%.<sup>35</sup>

Paralelamente a esta actividad, la CGT y las autoridades del estado amenazaban a los marinos en actividad para que continuaran trabajando y comenzaron a organizar grupos de rompehuelgas. Para ello la CGT propiciaba la creación de nuevas entidades, reclutaba marinos extranjeros o tripulantes sin licencia, presionaba marinos jubilados, hacía zarpar buques con menos tripulación que la establecida y sin las habilidades necesarias para cada puesto, etc... En esta disputa con la CGGMA, a mediados de junio se reunieron miembros de la CGT para coordinar esfuerzos para desarrollar una central única de marítimos que siguiera sus directivas.<sup>36</sup> Para fortalecer este objetivo y quebrar la huelga, el 23 de junio comenzaron a firmarse una serie de convenios por oficio auspiciados por la CGT y el Ministerio de Trabajo, por los que se acordaba mejoras de sueldos para el personal embarcado perteneciente a los gremios marítimos afiliados a la CGT.<sup>37</sup> Esta situación fue predisponiendo a muchos tripulantes y a distintas asociaciones a visualizar los beneficios de desvincularse de la CGGMA y de adherirse a la CGT.

Por otra parte, los diarios oficialistas negaban desde sus paginas la existencia de la huelga, titulando en sus distintas ediciones “se trabaja con normalidad en el puerto”. Incluso *Democracia* increpó públicamente a *La Prensa* por dar datos de buques parados, acusando a ese diario de inventar un paro inexistente.<sup>38</sup> Sin embargo, el gobierno lejos estaba de creer en noticias que cumplieran una función netamente política. Mediante informes secretos la dirección policial de la Gendarmería Nacional fue comunicándole al Ministerio del Interior el estado de la huelga. En esos escritos se daba cuenta de los buques parados y de los que zarpaban, de la actividad de las distintas asociaciones cómo de las distintas asambleas realizadas. El 21 de junio informaban que en lo que refería a la flota mercante “los dirigentes del movimiento se encuentran muy satisfechos por la forma en que esta reaccionando el personal de la misma, *ya que se están desembarcando casi la totalidad de los tripulantes de los barcos que regresan*”.<sup>39</sup> A lo que agregaban que “la intransigencia de la CGGMA hace

---

<sup>35</sup> *LP*, 6/06/1950. La FONC hizo saber que su adhesión a la huelga era pura y exclusivamente en solidaridad con los marítimos no teniendo ninguna demanda salarial, mientras que los portuarios desde enero venían reclamando un sueldo de \$30 diarios sobre los \$16 que había fijado el estado.

<sup>36</sup> *LP*, 17/06/1950. Se creó así la alternativa “Comisión Pro Federación Gremial Central de Gremios Marítimos”.

<sup>37</sup> El 23 de junio el Ministerio de Trabajo suscribió un convenio colectivo de trabajo para los armadores particulares y de flotas fiscales afiliados a la CGT, por el que acordaron mejoras de sueldos (*LP*, 23/06/1950). El 30 de junio firmaron un convenio sobre sueldos los encargados y apuntadores del puerto de la Capital Federal afiliados a la CGT (*LP*, 30/06/1950). El 14 de julio recibían mejoras los empleados de las líneas de la empresa Doderó y de la Flota Naval Argentina, (*LP*, 14/07/1950); etc.

<sup>38</sup> “El matutino *La Prensa* en su edición del día de la fecha publica la información referente al *supuesto paro existente* en el puerto de Buenos Aires, en el cual inserta noticias totalmente inexactas como la de ‘que en buena parte de los buques de ultramar y ríos los tripulantes han hecho abandono de sus tareas’ (...) Las frases que se reproducen de la información de *La Prensa* son suficientes para calificar el espíritu malevolente y de propósitos netamente confusionistas, *ya que los trabajos en el puerto de Buenos Aires se realizan en forma absolutamente normal y que la huelga decretada por la CGGMA ha fracasado totalmente, pese a las adhesiones de otras supuestas entidades...*” *Democracia*, 20/05/1950.

<sup>39</sup> Informe Secreto GN N° 124, 21/06/1950, AMIn, AGN.

prever que el conflicto no llegue a un acuerdo”<sup>40</sup> y que sólo trabajaban los vapores y remolcadores de la compañía Dodero y algunas otras embarcaciones de compañías particulares y de la flota del estado.<sup>41</sup>

Frente a este panorama desalentador para el gobierno, los informes de la gendarmería a su vez daban cuenta de la tendencia a largo plazo del movimiento, dándole elementos para decidir una línea de intervención. En este sentido mencionaban que el escuadrón informante podía establecer que era cada vez más visible el deseo de levantar la huelga, lo cual se reflejaba en el cansancio, el hambre y en varias desafiliaciones de la CGGMA. También hicieron llegar al ministro del interior que en una asamblea de la CGGMA, a la que asistieron 3000 personas, J. C. Mason resaltó “el espíritu disciplinado de lo huelguistas” y los exhortó a continuar así y no dejarse vencer por el hambre”.<sup>42</sup> Frente al desgaste “natural” de una huelga que por esa fecha llevaba aproximadamente un mes y medio, la dirección de la CGGMA anunció que recurriría al apoyo de la FIT y sus 56 millones de afiliados, para inyectarle nueva fuerza la movimiento.

A fines de junio sumaban 17 los buques de ultramar de bandera argentina que no podían zarpar por falta de tripulación, mientras que la adhesión de los barcos areneros a la huelga repercutió en complicaciones en la industria de la construcción por falta de ese material, en tanto que la patagonia sufría incomunicación, haciéndose publica la preocupación de sus habitantes en tanto que sólo por esa vía recibían proveedurías en la época invernal<sup>43</sup>. Por otra parte desde los primeros días de julio en Estocolmo, la Unión Obrera del Transporte de Suecia comenzó el boicot contra los barcos argentinos siguiendo el llamado internacionalista de la FIT. Esta acción pronto se fue extendiendo a Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica y Francia<sup>44</sup>. A mediados de julio en Londres, representantes de los sindicatos portuarios de Gran Bretaña, Suecia, Francia, Bélgica, Holanda y Alemania Occidental aprobaron el boicot contra los barcos mercantes argentinos. La medida promulgaba que estos no se cargarían ni descargarían en puertos extranjeros hasta que se no resolviera el conflicto en Argentina.<sup>45</sup>. En respuesta el SOUP, adherido a la CGT, declaró el boicot a los barcos extranjeros que arribaran a puertos argentinos.

---

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> Informe Secreto GN N° 130, 26/06/1950, AMIn, AGN. Un dato a tener en cuenta es que algunas compañías ante la imposibilidad de tripular sus naves, las pusieron en manos del Ministerio de Transporte, para que este hiciera entrar y salir buques del puerto de la capital. Informe Secreto GN N° 123, 21/06/1950, AMIn, AGN.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> *LP* informaba que el paro marítimo complicó alarmantemente la provisión de alimentos y otras mercaderías para Río Gallego. La situación se vía agravada porque en esa época era imposible el tránsito del tren y los automotrices. 22/07/1950.

<sup>44</sup> Por ejemplo, en Hamburgo y Stuttgart, los obreros alemanes se negaron a trabajar para buques argentinos “Gualedguaychú” y “Entre Ríos”, en solidaridad con la huelga de la CGGMA adherida a la FIOT. En Róterdam y Ambers, puntos alternativos, los obreros holandeses y belgas, respectivamente, respondieron en el mismo sentido que los alemanes. “Así los buques argentinos no pudieron descargar, ni recargar”. *LP*, 14/07/1950.

<sup>45</sup> Exportadores y senadores alemanes mostraron su preocupación de que la medida pudiera perjudicar las relaciones comerciales entre ambos países. En el mes de junio Argentina y Alemania Occidental sellaron importantes acuerdos comerciales. Sobre el desarrollo y la concreción del acuerdo. Ver *El Día*, junio de 1950

Asimismo el boicot internacional involucró desde los primeros días de julio al puerto de Montevideo que inicialmente boicoteó al barco argentino “Marinero” de la empresa Doderó.<sup>46</sup> La extensión en el tiempo de la medida y la presión del gobierno argentino a su par rioplatense provocó que el 28 de julio el gobierno uruguayo intentara descargar el buque “Paraná” con las fuerzas armadas, logrando en contraposición que los obreros portuarios declararan la huelga general, profundizando el boicot a los barcos argentinos.<sup>47</sup> En esos días la CGGMA comunicó que el personal que se mantenía en huelga comprendía: 243 capitanes de ultramar y oficiales de marina mercante, 319 capitanes y baqueanos fluviales, 804 jefes y oficiales maquinistas, 102 comisarios navales 101 telegrafistas y alrededor de 22.000 marineros y personal de maestranza.<sup>48</sup>

Por su parte la CGT y el gobierno continuaban firmando convenios, legalizando nuevas asociaciones, organizando rompeshuelgas y apresando dirigentes de la CGGMA. Con ánimo de vencer la huelga, el 24 de julio organizaron un acto en honor al presidente y la primera dama en el Teatro Colon. En primer término habló Ventruiz, quien afirmó que los obreros marítimos recibían las mejoras logradas por el justicialismo del Gral. Perón, y que los trabajadores marítimos tuvieron en algún tiempo la confianza en la CGGMA pero fueron burlados en su fe por los dirigentes de aquella que no supieron ser custodios de sus aspiraciones. A su vez, el capitán Tejero afirmó que “algunos obreros se habían dejado sorprender y llevar por la CGGMA hacia un camino que desemboca en la traición, pero ni con esas actitudes ni con intrigas se lograría quebrar los lazos de afecto que el personal marítimo siente por el presidente de la Nación”. Armando Cabo, por su parte aclaró que la CGT se ponía frente a la CGGMA no para acabarla sino para combatir a sus dirigentes, que querían darle un curso indebido. Cerró el acto el ministro de transportes, Coronel Castro, calificando la huelga como antipatriótica y con el único objetivo de afectar y destruir la flota mercante, que era lo que contribuía a reafirmar la independencia económica del país<sup>49</sup>

El desgaste de los huelguistas y la consecuente intención de muchos de volver al trabajo, auspiciados por la CGT y el gobierno, provocó que Aguilar recorriera el puerto armado y a la cabeza de una comisión de huelga, impidiendo por la fuerza que los obreros retomaran las tareas.<sup>50</sup> De todos modos, el 4 de agosto el Comité Central de la CGGMA anunció la vuelta al trabajo. Así terminó una huelga de más de tres meses, que “motivó el abandono de muchos buques de bandera argentina por parte de los tripulantes, la paralización de gran parte de la flota de remolcadores y de la casi totalidad de las lanchas, chatas, buques de cabotaje y fluvial y servicios a puertos de Brasil y Atlántico Sur”. En este marco la entidad declaró: “el comité central considerando agotada la capacidad de resistencia económica de los afiliados y de los gremios que la integran,

---

<sup>46</sup> LP, 5/07/1950.

<sup>47</sup> LP, 29/07/1950.

<sup>48</sup> LP, 27/07/1950.

<sup>49</sup> LP, 25/05/1950.

<sup>50</sup> Informe Secreto GN N° 140, 13/07/1950, AMIn, AGN. A su vez, este muestra el desgaste al señalar que “como medida de economía se ha restringido la publicación de panfletos, siendo reemplazados por la propaganda que se realiza por intermedio de las columnas del periódico La Unión del Marino”

después de 90 días de un conflicto iniciado con toda justicia y mantenido con toda decisión, ha resuelto por unanimidad de los gremios disponer de la vuelta al trabajo en forma general...”<sup>51</sup> Sólo la FONC continuó la huelga por varias semanas más.<sup>52</sup>

Ese mismo 4 de agosto se reunieron en el local de la CGT representantes de diferentes gremios marítimos para designar delegados para la nueva central marítima. Esta iniciativa fue complementada con la reorganización del gremio. En este sentido, por señalar algunos ejemplos, a fines de agosto el Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales pidió la renuncia de su Comisión Directiva y se afilió a la CGT, al igual que el Centro Naval y del Centro de Capitanes de Ultramar a principios de septiembre. Mientras que el 12 de septiembre fue intervenido el SOMU por la CGT y puesto a cargo de J.J. Perazzolo, cometiendo la doble falta de intervenir una entidad no afiliada a la CGT y violar los propios estatutos de la central<sup>53</sup>. Este realineamiento fue consolidado con la firma de algunos convenios por especialidad, resultado beneficioso para algunos sectores de trabajadores pero alejado del anhelo de solución conjunta del problema marítimo pretendido por la CGGMA.<sup>54</sup>

## 6- Algunos aportes para comprender el proceso

La descripción minuciosa de los hechos nos permite acercarnos a las estrategias en disputa dentro de la clase obrera. A primera vista resalta la hegemonía de una estrategia reformista en el conjunto de los trabajadores marítimos. Tanto la CGGMA como la CGT expresaron el objetivo de los marítimos de incorporarse al sistema existente a través de las instituciones consagradas a tal efecto. Pero la diferencia radicó en la forma y el contenido de esta inserción. En este sentido, aparece una bifurcación en la estrategia reformista hegemónica, emergiendo dos posibles orientaciones: el reformismo burgués con

---

<sup>51</sup> LP, 4/08/1950

<sup>52</sup> La FOCN denunció que terminada la huelga impulsada por la CGGMA, los trabajadores del gremio se encontraron que al reincorporarse al trabajo existía una disposición patronal por la cual serían recibidos a condición de que ingresaran la SOCN, nuevo sindicato adherido a la CGT, y de que firmaran un nuevo pliego de condiciones, el cual entre otras cosas establecía un cambio en la relación directa mantenida entre ellos y la patronal durante 33 años. LP, 9/08/1950

<sup>53</sup> *La Nación*, 12/09/1950. Es necesario destacar que el estatuto vigente de la CGT en su artículo 36 decía: “Las Federaciones, Uniones o Sindicatos de Industria u Oficio gozan de plena autonomía Administrativa. Conservan, asimismo, su más amplia independencia para la acción; pueden, sin autorización previa de la CGT, decidir toda acción sindical que consideren útil, salvo en los casos en que prevean la necesidad de ser apoyados por otras organizaciones confederadas...” *Estatuto de la CGT, 1936*. Recién en la reforma de 1951 se instaura la facultad del CCC de la CGT de intervenir filiales. Ver artículo 66, *Estatuto de la CGT, 1951*.

<sup>54</sup> El 26 de septiembre, en el Ministerio de Trabajo y Previsión, en un acto que contó con la presencia de Eva Perón, el Ministro de transporte Cnel. Castro, el Subsecretario de la Marina Mercante y otros funcionarios, se firmó el convenio por el cual se fijan aumentos y condiciones de labor para el personal de los talleres de la Cia. Dodero. El 6 de Noviembre, entre los representantes de la Cámara Gremial Argentina de Arena y Piedra y el Sindicato de Obreros Guincheros, se firmó un convenio colectivo de trabajo en el que se especificaron las remuneraciones y las condiciones de labor para ese gremio; etc...

dirección burguesa y el reformismo burgués con dirección obrera.<sup>55</sup> Veamos algunas de sus diferencias y congruencias a través de sus posicionamientos en los ámbitos económico, organizativo y político-ideológico.

La huelga nació como consecuencia de demandas salariales insatisfechas y de un pedido de mejoras en las condiciones de trabajo no atendido. La justicia del reclamo de los huelguistas tenía el aval de las firmas de los ministros de trabajo y transporte rubricadas en el convenio colectivo de agosto de 1949, lo que le imprimía cierta legitimidad adicional a la demanda. Aunque algunas mejoras salariales se lograron de modo provisorio, la discusión sobre los problemas generales del gremio como la cuestión organizativa se convirtieron en el nudo central del conflicto.<sup>56</sup> Sin dudas las pretensiones de la CGGMA eran superiores a las que el gobierno y las empresas privadas estaban dispuestos a aceptar, mientras que las concesiones de estos no satisfacían a los primeros. Esta disputa propia del capitalismo entre el capital y el trabajo recibía condimentos adicionales de la crisis económica y la polarización política que estaba afrontando el gobierno. El resultado del conflicto sin dudas tendría repercusiones institucionales y políticas, y en relación a ello entraron en disputa dos modelos sindicales, los cuales expresaban dos orientaciones posibles en la estrategia reformista de la clase obrera. Sin dudas, la CGT y la CGGMA tenían conceptos disímiles sobre los sindicatos en el régimen peronista. Esta situación se repetirá en los conflictos de azucareros y gráficos de 1949, de frigoríficos y bancarios en 1950, y de ferroviarios de fines de 1950 y principios de 1951.

Es importante destacar que desde esta visión del proceso se pondera la lucha, la contingencia, y se evita una visión esencialista sobre el rol de los sindicatos en el peronismo. De esta manera, la constitución de una central obrera primordialmente vinculada a la defensa del gobierno de Perón fue el resultado de las distintas disputas al interior del movimiento obrero, en la que participaron también el gobierno, los partidos políticos y otros actores, y de ningún modo estuvo predeterminado de antemano como única forma posible. El gobierno de Perón pudo haberse relacionado también con otro tipo de sindicatos, y de

---

<sup>55</sup> “Es reformismo burgués porque el reformismo como programa político y como ideología es producto del capitalismo y propio del dominio burgués. Su origen y formulación corresponde a la pequeña burguesía, y su posibilidad implica en diferentes proporciones la expansión del capitalismo nacional y la inclusión en el orden existente de todos los sectores de una sociedad a través de su participación en el sistema institucional político y la distribución de la riqueza. Pero siendo que la pequeña burguesía no es una clase si no una situación (un estado inconcluso entre la burguesía y el proletariado) el reformismo “burgués” puede tomar una dirección burguesa o una obrera. Desde mi perspectiva, en el primer caso hace de su prioridad el desarrollo del capitalismo nacional, posponiendo en ciertas circunstancias para su desarrollo la inclusión del conjunto del movimiento obrero, beneficiando sólo a una parcialidad del mismo (...) En cambio el reformismo con dirección obrera pretende englobar a todos los trabajadores en la distribución de la riqueza y la incorporación al sistema institucional-político en el marco de la “ley pareja para todos” como condición básica de la construcción capitalismo nacional.” Para una lectura más amplia de esta perspectiva, ver Contreras, G. “El peronismo obrero...”, op. cit.

<sup>56</sup> En *Miseria de la Filosofía* Carlos Marx argumenta que “una fase importante en el desarrollo de un grupo social es aquella en que los componentes individuales de un sindicato no luchan ya solamente por sus intereses económicos sino también por la defensa y el desarrollo de la organización misma”, Gramsci, Antonio, *La política y el estado moderno*, Planeta- Agostini, Barcelona, 1985, pág. 97.

hecho lo hizo. Sus primeros interlocutores inevitablemente no fueron peronistas sino que provenían de la “vieja guardia sindical”.<sup>57</sup> Igualmente una vez en el gobierno negoció convenios colectivos y formó comisiones paritarias con sindicatos que no le eran orgánicos, como lo muestra el acuerdo con los marítimos de agosto de 1949. La coyuntura abierta en 1949 lo incitará a forjar un vínculo más orgánico con los sindicatos, ya que estos eran su base de legitimidad más importante y el componente central de su fuerza electoral.

La CGGMA evidentemente no era un gremio con dirección peronista, pero juzgado por su accionar y por ciertas orientaciones ideológicas tampoco puede afirmarse que estuvo contra la política laboral del peronismo. La participación en paritarias, la firma de convenios, el apoyo a varias obras del gobierno, la defensa de la marina mercante nacional, entre otras, hacen pensar en una convivencia posible. Incluso, puede apreciarse que el reclamo central de los huelguistas remitía a que se cumpliera una disposición del Ministerio de Trabajo: el funcionamiento de la comisión paritaria previsto en el artículo 4°. Pero las nuevas necesidades del gobierno, determinadas por su elección programática ante la nueva coyuntura, lo obligaron a desandar o frenar el reformismo impulsado entre los años 1946 y 1948. Y para ello recurrió a organizaciones sindicales que priorizaban la defensa del régimen político posponiendo las reivindicaciones económico-corporativas, a fin de imponerse sobre la crisis económica y la oposición política.

La CGGMA encarnó la opción de una estrategia reformista con dirección obrera, en tanto buscaba insertarse en el sistema existente y lo hacía en los términos propuestos por el estado, pero en esta perspectiva se permitía diferir y enfrentar a fin de defender las conquistas y los derechos por los que los trabajadores adhirieron a la política laboral peronista: salarios iguales o superiores al costo de vida, mejoras en las condiciones de trabajo, inclusión del conjunto del gremio en los beneficios, regulación institucional de las relaciones entre el capital y el trabajo a través de paritarias y convenios colectivos, autonomía sindical, principalmente. De este modo, el reformismo con dirección obrera pretendía asegurar que se cumpliera el programa reformista para el conjunto de los trabajadores y en los términos citados, haciendo de esta opción la base insoslayable del apoyo al gobierno. Por su parte la fracción reformista con dirección burguesa, centró su objetivo en la defensa del régimen político frente al avance antiperonista, relegando para ello ciertas conquistas, la incorporación del conjunto de los trabajadores a las reformas y gran parte de su autonomía en su orientación. La defensa de un gobierno que consideran propio se tornó su razón de ser, posponiendo para una época más fructífera el avance en el programa reformista.

Esta tensión pronto se hizo sentir en el plano de las relaciones político-ideológicas. En ese contexto, el gobierno y la CGT dividían las aguas en dos: los que no se alinearon con ellos estaban contra Perón, contra la patria y contra los trabajadores. Los diarios oficiales acusaban a la huelga de la CGGMA de antinacional por

---

<sup>57</sup> Ver Torre, J. C., *La vieja guardia sindical y Perón*, Sudamericana, Bs. As., 1990.

haber traicionado los sentimientos peronistas y argentinos de los trabajadores del mar y los ríos. A medida que crecía el conflicto la predica oficialista denunciaba la “huelga política” contra el gobierno de Perón, orquestada por elementos de la ex Unión Democrática en alianza con potencias extranjeras.<sup>58</sup> El apoyo de la FIT y de la UCR, el PS y el PC fueron presentados como claras pruebas de la acusación. La crítica fue aun más feroz respecto al boicot en los puertos extranjeros decretado por la FIT, lo cual fue denunciado como subversión apátrida contra la marina mercante nacional y contra la independencia económica que tanto le había costado conseguir a Perón y al país.<sup>59</sup>

A pesar de estas acusaciones, la prensa oficialista al mismo tiempo negaba la existencia de la huelga, anunciando que se trabajaba normalmente en los puertos, aludiendo a la huelga como a la acción de un reducido grupo ideológico y extemporáneo. Esta apuesta hizo que la CGGMA tuviera que darle gran importancia al “debate público”. Así a través de declaraciones a la prensa comercial, un boletín de huelga y de su periódico, la CGGMA delimitó sus posiciones: *“Ni somos apátridas ni somos vendepatrias. Somos solamente y en toda la acepción de la palabra, obreros argentinos, entregados a la tarea de mostrar a los poderes públicos la razón de nuestras demandas sindicales. Hemos colaborado y colaboraremos con estos, obrando en la luz y sin caídas que nos desdoren o nos empequeñezcan”*. A su vez reafirmaban su posición citando una frase del general Perón acuñada en 1945: *“Las conquistas sociales no se discuten, se defienden”*.<sup>60</sup>

La CGGMA respondió a la CGT, destacando la actuación de la entidad en el gremio marítimo durante un cuarto de siglo, la cual, dice, se ha circunscrito a la esfera sindical en defensa de los intereses netamente gremiales sin responder a directivas ajenas a esos intereses.<sup>61</sup> Agregaron a su vez, *“que en ningún momento la GGMA ha constituido una organización cuyas actividades fueran contrarias a la*

---

<sup>58</sup> La tapa de *Democracia* titulaba: “Elementos de la ex Unión Democrática intentaban otro golpe contra el país. Radicales y comunistas, aliados a extranjeros, querían destruir la flota mercante”, 7/05/1950; “Radicales y comunistas quieren anular el justicialismo y enajenar el país. Al servicio de la oligarquía y los intereses foráneos tratan de organizar la traición”, 8/05/1950; “Tiene fines antiargentinos el paro ungido y financiado desde el extranjero”, “Intentan la destrucción de la marina mercante”, 18/05/1950.

<sup>59</sup>“Mueve a la CGT expresar su pensamiento sobre la gravedad de la información no tanto por las consecuencias que por cierto Argentina no puede tener, cuanto por la *lesión que se infiere a nuestra soberanía*”. Agrega, “nuestro país a costa de denodados esfuerzos ha llegado a poseer una flota marítima que por su tonelaje y calidad la coloca entre las primeras del mundo”. (...) *“Frente a tan noble afán se ha alzado amenazante la acción de los servidores de una ideología que busca perturbar el ritmo progresista del gobierno argentino a fin de introducir una cuña entre él y los 4 millones de trabajadores que lo apoyan. Con ese fin fue fundamentada la huelga de la CGGMA, organización en la que de nada cuenta el número de afiliados, pero en posesión de resortes suficientes como para poder distorsionar, aunque fuera por muy poco tiempo, el movimiento normal de trabajadores marítimos. La CGGMA entabló una contienda sin fundamento gremial ni social alguno, como no fuera el intento de dificultar la obra del gobierno, con total despreocupación de los ingentes perjuicios que ello originara”*.(...) “ni el gobierno ni la CGT adoptaran otra actitud que la de combatir en su propio terreno a los autores de la maniobra (...) que derrotados en una lucha incruenta, pero definitiva, los directores foráneos, los directores de la CGGMA, acuden a un movimiento internacional contra nuestros barcos (...) *ya que atentar contra la flota mercante argentina es atentar contra una fuerza vital de la patria, contra los pueblos que ella sirve y contra el régimen justicialista de la republica*” LP, 29/06/1950.

<sup>60</sup> *Informativo N° 1*, 27/05/1950. En su N° 3 se despachaba contra los diarios oficialistas: “Nosotros no nos engañamos, señores de la prensa suicida, sabemos perfectamente que el 88% de las embarcaciones surtas en el puerto de la Capital y en el Litoral Argentino están amarradas y con sus tripulaciones en tierra”, 3/06/1950.

<sup>61</sup> Su tradición vinculada al anarquismo organizador y al sindicalismo históricamente desprecia la relación con los partidos políticos y la misma actividad política en los gremios.

*acción estatal, sino que fue y seguirá siendo un elemento de utilidad pública desde que se ha contribuido con su esfuerzo y sus conocimientos a dar solución a los numerosos asuntos que le han planteado en beneficio del país, de la marina mercante en general y en consecuencia del estado.” Respecto a la acusación de la CGT sobre el boicot internacional “antiargentino”, responden que “solo boicotearan los buques de la marina mercante argentina que hallan logrado zarpar para el extranjero al margen del ‘control’ de la CGGMA y no al pabellón nacional, al cual no es posible que se pretenda menoscabar a raíz de este como de cualquier otro conflicto”.<sup>62</sup>*

Este debate, del que sólo se citan pocos ejemplos, es recuperado para analizar como la lucha entre las dos estrategias tomó una expresión particular en el plano político-ideológico. Es decir, se propone leer estas declaraciones en relación a los intereses en pugna, buscando su coherencia en las posiciones que expresaban. En esta lectura las comunicaciones de la CGT dejaban claro que quienes no estaban totalmente con Perón, estaban contra el gobierno, la patria y la marina mercante. Esta necesidad de cerrar filas y verticalizar el movimiento obrero emergía producto del contexto y justificaba su orientación sindical. En cambio la CGGMA, haciendo caso a su orientación reformista, en sus declaraciones se alejaba de las posturas más duras del antiperonismo reconociendo las obras del gobierno, su política laboral y las instituciones creadas para regular las relaciones entre el capital y el trabajo. Este apoyo explícito le permitía justificar, en los términos propuestos por el gobierno, su lucha por la profundización del programa reformista impulsado por el peronismo en sus orígenes y que en esa coyuntura pretendía desandar. En este sentido, su lucha por la autonomía sindical era la lucha por mantener cierta independencia para impulsar su perspectiva, sin pretender por ello derrocar a un gobierno que se les presentaba propicio para el desarrollo de su estrategia reformista con dirección obrera.

## **7- Palabras finales**

Dentro de un proyecto más abarcador que tiene por objetivo el estudio de la participación de la clase obrera durante el primer peronismo, el análisis de la huelga marítima de 1950 nos permitió avanzar por lo menos en dos sentidos. En primer lugar, el presente trabajo ha rescatado empíricamente un hecho desatendido por las ciencias sociales, y partiendo de esta situación le ha dado gran importancia a la

---

<sup>62</sup> *LP*, 30/06/1950. En un artículo titulado “nuestro patriotismo” la CGGMA señaló varias de sus acciones en beneficio del engrandecimiento de la marina mercante nacional y de todo el país: a) dimos valiosas opiniones técnicas y profesionales en lo relacionado con la formación de la flota mercante; b) tripulamos los doce primeros buques con los mejores tripulantes (...) sin esa colaboración hubiera resultado muy difícil para los directores de la flota poder hacer navegar los buques; c) Los navegantes de marinería fueron a navegar la Flota Mercante del Estado por \$120 mensuales, casi sin extras, mientras que en los buques particulares el sueldo era de \$145; d) para las víctimas de San Juan el gremio marítimo entregó muchos miles de pesos a la ex Secretaria de Trabajo y Previsión como contribución solidaria... *LUM*, mayo - junio de 1950.

descripción de aquellos sucesos. En segundo término, el texto intentó clarificar algunos puntos sobre la actuación de un gremio que no se identificaba políticamente con el peronismo, destacándose que su relación con el gobierno peronista lejos estaba de las imágenes consagradas por la historiografía sobre la práctica de los sindicatos opositores. En este sentido, se mencionó la importancia de abordar el análisis de la participación de la clase obrera superando la mera distinción de la alineación político institucional peronismo – antiperonismo, haciendo hincapié en la estrategia de la clase obrera en tanto esta perspectiva tiene mayor potencial explicativo para el estudio del tema en cuestión.

Sin esta perspectiva no se entendería en toda su significación como el gobierno actuó de manera ilegal, negando su propio esquema organizativo y desconociendo los convenios colectivos que el mismo avaló. Tampoco se comprendería que la CGGMA defendía lo dispuesto por los ministerios de Transporte y de Trabajo o que militaba por el funcionamiento de la comisión paritaria y la regulación de las relaciones del trabajo por medio de convenios colectivos, los cuales respondían a la propuesta institucional peronista. Del mismo modo, no se distinguiría el motivo principal de la batalla por las organizaciones. A su vez no sería del todo correcta la caracterización de los actores de aquel momento siguiendo linealmente sus declaraciones políticas e ideológicas, entre otros ejemplos. Es necesario, para sortear ciertas contradicciones del proceso avanzar en la observación y estudio de la estrategia de la clase obrera.

Partiendo de esta propuesta, la lucha salarial, la pelea organizativa, la batalla legal, el enfrentamiento político-ideológico fueron leídos como expresiones de dos estrategias que se disputaban la dirección del gremio marítimo en una coyuntura signada por una creciente crisis económica y una también ascendente polarización política. Considerando el proceso, el trabajo no se privó de proponer algunos elementos para la distinción de un reformismo burgués con dirección burguesa y un reformismo burgués con dirección obrera como variable explicativa. Por lo mencionado a lo largo del texto, las diversas expresiones en los diferentes planos de la superestructura (institucional, político, ideológico) pueden ser leídas como manifestaciones de algo más estructural que las engloba y les da sentido: la estrategia de la clase. A su vez, el trabajo marca que en esos espacios las distintas estrategias pelean por imponerse y conducir al movimiento obrero, siendo el momento mismo del enfrentamiento la instancia crucial de su definición. Desde esta concepción se resaltaba la importancia de la contingencia, del conflicto, como punto importante de los resultados institucionales, en tanto que la relación entre movimiento obrero y gobierno peronista no estaba definida de antemano, no era inherente, sino que distintas estrategias se disputaron la dirección de la clase obrera por lo menos hasta 1951.