



Grupo 18: Historia social del trabajo y de los trabajadores

Las huelgas del Riachuelo. Los primeros conflictos obreros en el puerto de Buenos Aires, 1889 y 1895.

Lucas Poy

IIGG-UBA / CONICET

lucaspoy@gmail.com

Laura Caruso

FFyL-UBA / IDAES-UNSAM

lauracaruso@gmail.com

La constitución y el desarrollo de una economía agroexportadora fue un vector fundamental en la historia argentina, y lo mismo ocurrió con la historia de su clase obrera. El entramado económico constituido en función de la exportación de productos agropecuarios hacia mercados externos, preferentemente europeos, se consolidó hacia las últimas décadas del XIX: dentro de esa estructura, el transporte marítimo-fluvial y el ferroviario jugaron un rol vital en la concentración de las mercancías exportables. Semejante desarrollo hizo de los puertos argentinos núcleos económicos, sociales, políticos y culturales, ámbitos en los que transcurrían una diversidad de actividades laborales y de intercambio cultural, plaza de varios mercados, sitios de diversión y de ocio, centros gremiales y políticos. El espacio portuario tuvo así un fuerte protagonismo en la vida urbana. En él se expresaban las tensiones y los conflictos inherentes a las transformaciones que atravesaba la sociedad argentina al calor de la extensión de las relaciones asalariadas y las formas industriales. Esto es particularmente válido para el mayor puerto del país, el de Buenos Aires, el lugar de mayor concentración de mano de obra del país, y para fines de siglo XIX, de América Latina; el mismo que para el Centenario de la independencia estaría ubicado entre los ocho mayores puertos del mundo.

El puerto, con un fuerte protagonismo en la vida socioeconómica y político-cultural del país, y en particular de la ciudad, albergaba una diversidad de actividades y múltiples



trabajos. El alto número de trabajadores allí empleados trajo consigo una intensa militancia y actividad política, además de una extensa red social y cultural. Estos trabajadores ejercieron desde los últimos años del siglo XIX un fuerte poder de acción, al ser capaces de paralizar el puerto y del transporte de cabotaje por la posición estratégica que ocupaban en actividades fundamentales de la economía nacional. El objetivo de este artículo es explorar los primeros episodios de conflictividad obrera en el puerto de Buenos Aires, a fines del siglo XIX. Si las huelgas portuarias han ocupado un lugar destacado en la historiografía sobre las primeras etapas del movimiento obrero argentino, la atención de los investigadores se ha concentrado sobre todo en los conflictos de las primeras décadas del siglo XX, que tuvieron una importancia indiscutible en los grandes ciclos de la lucha de clases del período. (Ver trabajos clásicos como Marotta, 1960 y Abad de Santillán, 1933; también otros más recientes como Oved, 1978 y De Laforcade, 2001). Lo ocurrido en los últimos años del siglo anterior, en cambio, ha recibido una atención notablemente inferior, a pesar de que durante esos años tuvieron lugar dos grandes episodios huelguísticos que marcarían profundamente los rasgos característicos de la conflictividad portuaria del período inmediatamente posterior.

Nuestro trabajo apunta a analizar las principales características del puerto de Buenos Aires en las últimas dos décadas del siglo XIX, prestando particular atención a los rasgos del mercado laboral y el proceso de trabajo de los diferentes sectores vinculados a la actividad portuaria y al modo en que el trabajo y la vida en los muelles y sus alrededores formaron parte vital de la experiencia de los trabajadores. Se analizan aquí las dos principales huelgas que tuvieron lugar a fines del siglo XIX: la primera, en 1889, se inscribe en el cuadro de un primer ascenso obrero en la ciudad, que caracterizó a los tres años finales de la década; la segunda, a comienzos de 1895, se ubica en el contexto de un nuevo ascenso de la lucha de clases tras el período de reflujo iniciado con el estallido de una grave crisis económica a comienzos de los años 90.



Fines del siglo XIX: una recorrida por el puerto porteño

Tanto el puerto de Buenos Aires como el espacio circundante, sus zonas aledañas, concentraban distintas industrias y actividades, a la vez que interconectaba diversas economías regionales y continentales. La estructura y localización del puerto fue variando al calor de los adelantos edilicios y técnicos. Desde 1878 el puerto de ultramar, apto para recibir a los grandes buques, funcionaba en la Boca del Riachuelo. Entonces Buenos Aires no contaba con instalaciones para el arribo de transatlánticos o buques de gran calado: estos debían anclarse aguas adentro, fondeando en la rada exterior. Desde allí, pasajeros, tripulantes y cargamentos eran trasladados al puerto por vaporcitos, lanchones y barcazas. La necesidad de nuevas instalaciones dio lugar a las obras de ampliación del puerto, el conocido proyecto Madero, que se iniciaron poco antes de la crisis de 1890 y finalizaron en 1897, cuando se inauguraron las dos dársenas, dos canales y cuatro diques.¹

El ir y venir de miles de embarcaciones que realizaban travesías por ríos y costas de la Argentina y hacia países limítrofes como Uruguay, Brasil o Paraguay caracterizaba la actividad portuaria. Las condiciones y tipos de trabajo a bordo de tales barcos a vapor no diferían mucho de las existentes en los transatlánticos. Junto a estas embarcaciones a motor existía una gran cantidad de veleros, embarcaciones menores con diferentes funciones y estructuras: goletas, balandras y pailebotes eran los más utilizados. Podía encontrarse, además, una gran cantidad de otros barcos y barcazas menores que operaban dentro de las instalaciones del puerto, en el trasbordo de mercaderías, pasajeros o tripulantes. Esta multitud de embarcaciones menores que surcaban los canales portuarios eran la base del funcionamiento del puerto de la capital, en particular los remolcadores, imprescindibles para la entrada y salida de los transatlánticos y buques de gran calado. Completaban el paisaje portuario los grandes vapores de ultramar, que se agolpaban en el puerto a la espera de remolque, con sus mástiles entremezclados con aparejos metálicos, de hierro y aluminio.

¹ Tras la concreción de las obras del proyecto Madero se iniciaron varios años después nuevas reformas. Al inicio de la Primera Guerra Mundial, una nueva etapa agregaría al puerto la Dársena Sur y otras dos hacia al este. En 1911 se inició la construcción del Puerto Nuevo, proyecto que seguía los lineamientos del Ingeniero Huergo y que continúa funcionando en la actualidad.



En ese particular espacio y tiempo, el puerto a fines del Siglo XIX, existían también múltiples barracas y depósitos, que jugaban un papel fundamental en la estructura económica portuaria. Además de los 24 depósitos del puerto porteño, existían unos 58 kilómetros de vías férreas, máquinas y grúas flotantes, elevadores de granos, y estaciones de carga. Las parcelas de los alrededores eran alquiladas para establecer depósitos de carbón. En ambas márgenes de la Ribera del Riachuelo se instalaron talleres metalúrgicos, astilleros, frigoríficos y establecimientos navales, colmando la zona de galpones, depósitos y talleres pertenecientes a firmas e industrias que aprovechaban las cercanías del ferrocarril o utilizaban carros de carga para transportar los productos de y hacia el puerto. Entre ellas se imponían aquellas relacionadas con la reparación y construcción de barcos. En 1888, había en las cercanías al puerto, en pleno barrio de La Boca, alrededor de 26 astilleros. Sobre estos talleres de reparación naval y varaderos, algunos perdurables y otros de corta vida, se desarrollaron los más grandes: el de Mihanovich y La Platense. Casi finalizando el siglo, se instalaría el establecimiento mecánico naval de Esteban Ortelli, donde se reparaban diversos tipos de barcos y se construían remolcadores. Dentro del mundo fabril que rodeaba al puerto figuraban los frigoríficos, como La Negra y Anglo y Wilson, junto a un conjunto heterogéneo de fábricas y talleres manufactureros, mayoritariamente pertenecientes a los rubros de alimentación, textil, calzado y productos de consumo de variado tipo.

Sus trabajadores y oficios

Durante las últimas décadas del siglo XIX la actividad en el puerto porteño se caracterizó por su ritmo febril e intenso. La exportación e importación de mercaderías y el tráfico de inmigrantes que partían y llegaban a la gran ciudad convertía a toda la zona portuaria en un centro de gran actividad. En el puerto, en la ribera y a bordo de las embarcaciones, miles de trabajadores compartían una experiencia común mientras desarrollaban sus labores cotidianas.

Las tareas relacionadas con el puerto compartieron ciertas características que determinaron el trabajo, la organización y la protesta, sus ciclos y su dinámica. Uno de los rasgos más visibles fue el extenso protagonismo de los varones adultos entre la



fuerza de trabajo empleada. La contratación cuasi exclusiva de hombres para realizar las faenas en tierra y a bordo se explica en gran medida por el tipo de trabajo a realizar, el cual requería mucha fuerza y resistencia físicas. Por otro lado, el conjunto de los trabajos en torno al puerto se hacía en condiciones precarias y por momentos brutales. Implicaba un alto grado de peligrosidad, lo cual explica la frecuencia de los accidentes y en muchos casos, la alta mortalidad. Las largas jornadas, las inclemencias climáticas y el excesivo peso de los fardos y bolsas agravaban aún más las condiciones de trabajo. Otra característica fundamental del trabajo en el puerto, compartida por otra parte por amplios sectores del mercado laboral de la época, era su fuerte estacionalidad, atada al ciclo agropecuario. Los meses del verano austral, de diciembre a marzo, plena época de cosecha, constituían el periodo de más alta actividad para cargar los productos destinados a los mercados internacionales. Durante esos meses aumentaba de manera notable la demanda de mano de obra para las tareas en tierra y a bordo, resultando éste un momento propicio para la lucha, ante el auge del nivel de empleo. (Pianetto, 1984)

La alta concentración de trabajadores en torno al puerto abarcaba diversos grupos y categorías laborales. Los estibadores llevaban adelante las tareas de carga y descarga para el traslado y almacenamiento de las mercaderías en diques y muelles, y estaban también a cargo de todo lo vinculado a la logística al interior del puerto. Un segundo grupo estaba conformado por un nutrido número de trabajadores cuyas labores se desarrollaban a bordo de las embarcaciones del transporte fluvial y marítimo. Entre estos existían diversas categorías, que en principio diferenciaban a la oficialidad y a la tripulación, esta última compuesta por contramaestres y maquinistas; marineros, foguistas, carboneros, engrasadores; mozos y cocineros, organizados al interior del buque por secciones: cocina, sala de máquinas y cubierta. Aparte se hallaban los oficiales y capitanes, que constituían la punta de una estructura piramidal jerárquica, tal como estaba organizado el trabajo a bordo. Estos trabajadores se embarcaban en los buques mercantes que conformaban las flotas de bandera nacional, donde manejaban, mantenían, limpiaban y habitaban los espacios a bordo, y realizaban diversas tareas que requerían múltiples calificaciones. (Caruso, 2010)



Otro grupo, el tercero de los mencionados ligados directamente al puerto, lo constituyeron aquellos trabajadores de los talleres y astilleros de la ribera del Riachuelo, dedicados a la reparación y en algunos casos a la construcción de barcos utilizados en el país: los llamados constructores navales, denominación bajo la cual se agrupaban pintores, calafates, carpinteros, maquinistas, foguistas y demás trabajadores que desempeñaban sus tareas en tierra. Al interior de cada gremio, y seguramente al interior de cada taller naval, existían además infinidad de oficios, como los serenos, veleros, aguantadores, ajustadores, albañiles, aserradores, calentadores de remaches y los propios remachadores, torneros en madera y en metal, cobreros, lustradores, modelistas, pasa remaches, plomeros y capataces, que además se dividían en sus diversas categorías de aprendices, peones y oficiales. Al complejizarse el proceso de trabajo aparecerían nuevos oficios ligados a la metalurgia: surgirían así fundidores, herreros, fraguadores, hojalateros, rompe hierros, mecánicos y soldadores. Todos ellos, además de trabajar allí, hacían del puerto y sus alrededores su ámbito familiar y social, donde estaban sus viviendas, sus organizaciones gremiales y sus espacios de recreación y de encuentro.

Huelgas y organización obrera en el puerto porteño: sus inicios

El período comprendido entre los años 1888-1889 y mediados de la década de 1890 constituyó un momento clave en el proceso de estructuración del movimiento obrero local. En efecto, si hacia 1887 los datos del Censo Municipal de Buenos Aires ponían de manifiesto que centenares de miles de habitantes de la ciudad no tenían otra alternativa que vender su fuerza de trabajo al capital para asegurar su supervivencia, prácticamente no existían aún sociedades u organizaciones obreras, y las huelgas eran casi desconocidas en el país. Apenas nueve años más tarde, sin embargo, la situación había cambiado radicalmente: decenas de sociedades de resistencia, que incluso habían dado lugar a varios intentos de unificación en federaciones obreras, varios periódicos, agrupamientos políticos de trabajadores y una experiencia de numerosas huelgas ponía de manifiesto que la clase trabajadora era ya un actor insustituible en la escena del país. En el lapso de una década, a través de un proceso de movilización y lucha, la naciente clase obrera de Buenos Aires recorrió una experiencia colectiva en la cual delimitó sus



intereses comunes y solidificó una identidad de clase. La mayor crisis económica hasta entonces experimentada en el país, ocurrida en el año 1890, fue un factor de estímulo en este proceso; su impacto se prolongó hasta casi un lustro adelante.

Un primer hito en la consolidación de una identidad propiamente obrera fue precisamente el proceso de movilización huelguística que atravesó a la ciudad de Buenos Aires en los años 1888 y 1889; la agitación recorrió a los gremios más importantes de la ciudad, y al calor de las luchas se fueron conformando “comisiones” y sociedades obreras que contribuyeron a delimitar una identidad de oficio y de clase entre los trabajadores en huelga. La acción de militantes socialistas y anarquistas coadyuvó a reforzar ese proceso, al mismo tiempo que esa agitación impactaba en los primeros núcleos organizados de ambas corrientes, que hacia 1890 impulsaron las primeras manifestaciones públicas y editaron las primeras publicaciones políticas en español de carácter permanente. Desde comienzos de 1890 la agitación obrera entró en un reflujo marcado por el impacto de la crisis económica y sus secuelas de desocupación y emigración, durante el cual, sin embargo, continuó un proceso molecular de organización de sociedades obreras en distintos gremios. Hacia mediados de la década se relanzó con fuerza la actividad huelguística y organizativa de los trabajadores, con particular énfasis en la reivindicación de la reducción de la jornada laboral.

Los trabajadores del puerto jugaron un papel destacado en el cuadro aquí presentado de alta conflictividad obrera. Ellos protagonizaron dos grandes episodios huelguísticos que tuvieron un fuerte impacto en la opinión pública de la época. El primero de ellos, ocurrido a mediados de 1889, representó el primer conflicto de envergadura en la zona portuaria de la ciudad, en el marco del reclamo extendido contra la carestía y por aumento de salarios. El segundo, que tuvo lugar a comienzos de 1895, se enmarca en el ciclo de recomposición de fuerzas obreras que siguió a la huelga de la construcción de 1894 y preparó el terreno para lo que sería una gran paralización del trabajo de amplios sectores obreros de la ciudad: la llamada “huelga grande” de la primavera de 1896.



Un crudo invierno: La “huelga del Riachuelo”, 1889

La conflictividad obrera de fines de la década de 1880 estuvo marcada por el reclamo de aumento salarial, en un cuadro de carestía creciente. La ley 1130, sancionada el 25 de noviembre de 1881, había establecido que un peso oro sería equivalente a 1,033 de los antiguos “pesos fuertes” y a 1,6129 gramos de oro, al igual que la libra esterlina. La convertibilidad, no obstante, no duró más que dos años, y a partir de 1885 el peso moneda nacional comenzó a devaluarse: para comienzos de 1888, la moneda nacional ya se había depreciado en un 45%, lo que provocó una fuerte carestía que impactó directamente en el bolsillo de los trabajadores. Ese año tuvieron lugar dos grandes momentos de agitación huelguística: el primero se desarrolló en los meses de enero y febrero y tuvo como protagonistas a los trabajadores de panaderías y a los llamados “domésticos”, personal empleado en casas particulares y hoteles o restaurantes. El segundo, más profundo, tuvo lugar a partir de octubre y se inició en los talleres ferroviarios para luego extenderse a una importante cantidad de establecimientos metalúrgicos de la ciudad. (Poy, 2010)

Una nueva ola de agitación huelguística, más fuerte que todas las anteriores, sacudió a la ciudad hacia fines del invierno de 1889. El centro neurálgico de dicho conflicto tendría lugar ahora en el puerto.² En los primeros días de agosto, en efecto, se declararon en huelga los marineros y trabajadores empleados en las obras del Riachuelo, los tripulantes de las lanchas que efectuaban un servicio de carga y descarga y los barraqueros próximos a la ribera. El conflicto había comenzado con la demanda de los obreros ocupados en la construcción y remodelación de las instalaciones portuarias, cuando unos trescientos trabajadores dirigieron una solicitud a sus superiores en reclamo de aumento salarial: los obreros invocaban la carestía de todos los artículos de primera necesidad para pedir que sus jornales —que iban de 2 a 2,40 pesos moneda nacional por día— fueran elevados a 2 pesos oro o su equivalente. Pronto el reclamo

² A mediados del mes de enero de 1889 había tenido lugar un primer conflicto en el puerto, cuando unos 300 trabajadores de las obras del Riachuelo se declararon en huelga luego de no obtener ninguna respuesta a su exigencia de incremento salarial del 25%. Al día siguiente, según las crónicas, los obreros comenzaron su “vuelta al trabajo” luego de que una delegación de huelguistas aceptara el aumento de 10% para oficiales y 20% para marineros, otorgado por la Comisión de Obras del Riachuelo, en acuerdo con el ministro del Interior.



comenzó a extenderse a otros trabajadores de la zona portuaria, como barraqueros de la ribera, y luego también a los marineros del puerto. Para *La Prensa*, era entre este grupo de trabajadores donde la huelga asumía “proporciones alarmantes y graves para el comercio”, dado que eran “no menos de mil quinientos” los marineros en huelga.³ También reclamaban un aumento salarial, que incrementase a 30 sus sueldos mensuales de alrededor de 24 pesos.

El paro pronto comenzó a ser conocido como la “huelga del Riachuelo”. Esta se convirtió en un movimiento general de agitación de los trabajadores de toda la zona portuaria: la reivindicación salarial unificaba el reclamo de los trabajadores de los diferentes gremios. Con el correr de los días, cuando aumentaba el número de huelguistas, La Boca se fue transformando en un epicentro de agitación obrera. Las crónicas hablaban de “grupos de doscientos y trescientos marineros” que se agrupaban en la ribera y eran disueltos por la policía. Según el periódico *La Nación*, el barrio de La Boca se había tornado el escenario animado de discusión de un creciente número de trabajadores de varias nacionalidades.⁴ En el mismo sentido se expresaba *El Nacional*, un periódico que no solía dedicar tanta atención a los conflictos obreros, pero que sin embargo se detuvo en la gran huelga portuaria. Este advertía que la huelga estaba “tomando serias proporciones”, dando al barrio un aspecto “imponente, pues no se veía más que grupos numerosos de peones”. El periódico reconocía que la huelga no era sino “un indicio del profundo malestar que produce el alto cambio del oro” y temía que tuviera “graves consecuencias por el espíritu un tanto revolucionario de los huelguistas”.⁵ La misma amplitud y sentido, así como su contenido ejemplificador, fueron señalados por el diario *La Prensa*, el cual calculaba que unos 7 u 8 mil trabajadores estarían vinculados a la huelga.⁶ Si bien la cifra pueda ser exagerada, no cabe duda que el conflicto portuario movilizó a miles de trabajadores a la huelga, causó un profundo impacto en los medios de prensa e impulsó la agitación en otros gremios. El 7 de agosto se extendió la huelga a las obras del Puerto Madero, donde carpinteros y braceros abandonaron el trabajo en reclamo de aumento salarial, “promoviendo

³ “La huelga de ayer”, *La Prensa*, 3 de agosto de 1889, pág. 6.

⁴ “La huelga de la Boca”, *La Nación*, 7 de agosto de 1889, pág. 1.

⁵ “La huelga del puerto”, *El Nacional*, 3 de agosto de 1889, pág. 1.

⁶ “Huelga en la Boca y Barracas”, *La Prensa*, 6 de agosto de 1889, pág. 6.



desórdenes que obligaron a la policía a intervenir y hacer 45 prisiones”.⁷ El malestar se extendió incluso a gremios no portuarios; *La Prensa* informaba que en el gremio de carreros “notábanse anoche ciertos síntomas precursores de contratiempos” y que circulaban volantes de los panaderos que discutían la convocatoria a una huelga por aumento de jornal.

Las crónicas, a diferencia de conflictos anteriores, señalaban que los trabajadores no contaban con organizaciones previas. Con el paso de los días, de todas formas, aparecen mencionadas “comisiones” que comenzaron a reunirse con los funcionarios responsables de las obras del Riachuelo y con los propietarios de corralones y lanchas. Una semana después del inicio de la huelga, la situación comenzó a normalizarse luego de que la mayoría de los patrones llegasen a un acuerdo con los trabajadores. Según informaba *Sud-América*, salvo un grupo conformado por trabajadores de las “obras del Riachuelo, carpinteros, calafates y peones”, el resto ya habían aceptado las propuestas realizadas en busca de un convenio, el cual quedó planteado en la reunión a la que concurrieron el sub-prefecto del Riachuelo, junto a “representantes de corrales de madera, lancheros y huelguistas; después de algunas consideraciones, éstos se declararon satisfechos con el sueldo mensual de 30 pesos, 15 para la manutención, los extras de viajes que les dan a cada uno diez pesos de sobresueldo por lo menos y, por fin, el pago de los jornales de los días de jolgorio”.⁸

A fines del mes de agosto se dio a conocer un decreto del Poder Ejecutivo que establecía un aumento salarial del 15 al 25% para los trabajadores de las obras del Riachuelo, que habían sido los primeros impulsores de la huelga.⁹

Un arduo verano: la huelga de 1895

Entrado el año 1890, y en plena crisis, la conflictividad obrera entró en un reflujo, en un cuadro de paralización de la actividad económica y el aumento acelerado de la

⁷ “La huelga en vías de solución”, *La Prensa*, 8 de agosto de 1889, pág. 6. La actuación de las fuerzas represivas fue una constante a lo largo de todo el conflicto: como había sucedido en la huelga ferroviaria de octubre anterior se solicitaron refuerzos a la tropa de línea

⁸ “La huelga casi terminada”, *Sud-América*, 9 de agosto de 1889, pág. 2.

⁹ “Los sueldos en las obras del Riachuelo”, *La Prensa* 29 de agosto de 1889, pág. 6.



desocupación. Al reactivarse la actividad, a mediados de la década, la agitación obrera recuperó su ritmo, y los trabajadores del puerto pronto volverían a ser protagonistas. 1895 fue un año de importante movilización obrera: el punto más álgido de la conflictividad dio en los primeros meses del año, con la combinación de una serie de huelgas que alcanzaron a unos quince mil trabajadores. En ese verano uno de los principales ejes de la lucha fue una gran agitación huelguística en el puerto de la ciudad, que incluyó tanto a marineros como a estibadores, pero también a obreros de diferentes talleres cercanos al puerto.

El primero día del año 1895, cuando los trabajadores de la estiba se declararon en huelga, se inició el conflicto. Dos días más tarde se sumaron los marineros, lo cual provocó una completa paralización en las dársenas del puerto. En plena temporada de cosecha, la paralización de las tareas de estiba, llevadas adelante por personal temporal y mucho menos calificado que el marítimo, ponía en cuestión toda la cadena de exportación de mercancías. Por ello era habitual que se buscara llegar a alguna solución inmediata en las primeras horas, para destrabar el conflicto. En este cuadro, los estibadores obtuvieron una respuesta rápida a sus reclamos y el mismo 3 de enero volvieron al trabajo, después de obtener una satisfacción a sus reivindicaciones.¹⁰

Por su parte, los tripulantes marineros de las flotas de navegación fluvial le dirigieron a Nicolás Mihanovich, principal referente de la patronal y presidente del Centro Marítimo Nacional (CMN) una nota con sus exigencias.¹¹ Allí resumían lo fundamental de sus reivindicaciones: una paga mensual de \$50 m/n, con un jornal adicional de \$2 por cada día festivo o hábil en que se trabajase hasta media noche. Por trabajar la noche entera, pedían un jornal de \$4. Reclamaban, además, que la comida a bordo estuviera en buenas condiciones o que cedieran la manutención a la propia tripulación. Al mismo tiempo

¹⁰ Tal como señalaba La Vanguardia, el 12 de enero, "... en el primer momento los empresarios no querían acceder al pedido, pero comprendieron que paralizar los trabajos era peor, y optaron por el aumento, dando por este medio el más brillante triunfo a nuestros compañeros huelguistas".

¹¹ El Centro Marítimo Nacional fue la primera organización patronal de la que se tengan registros. También formaron parte del mismo los armadores Gardella, Garay, Camozzi y otra empresa de vapores, como Gotuzzo. Tras múltiples huelgas en el puerto porteño durante los años siguientes, los armadores del Centro protestaron frente al decreto del gobierno del presidente Urriburu, que estipulaba en los últimos años del siglo XIX el cobro de un alquiler por los terrenos ocupados por varaderos, talleres y astilleros. Este hecho provocó un enfrentamiento del Centro con el gobierno, y a los pocos años, durante el segundo mandato de Julio A. Roca, se le quitó la representación legal de los armadores, quienes organizaron una nueva entidad para su representación corporativa, el Centro de Cabotaje Nacional.



que presentaban las demandas a la patronal, los marineros huelguistas hicieron circular un manifiesto a sus compañeros y a la opinión pública.

Al haberse levantado la huelga de estibadores, los marineros se veían obligados a asegurar la paralización de cualquier movimiento en las embarcaciones como única forma de evitar el quiebre del paro. Los patrones lancheros, por su lado, no perdieron el tiempo: el mismo día de iniciado el conflicto se reunió el CMN, que resolvió “rechazar toda proposición” por parte de los marineros, y denunció, como de costumbre, las “acciones violentas” que los huelguistas llevaban adelante para impedir que las tripulaciones trabajaran con normalidad. Reclamaron al Poder Ejecutivo, por otra parte, la intervención represiva en el puerto para desarticular la resistencia obrera: el mismo día 4 de enero el diario *La Prensa* informaba que el propio presidente Sáenz Peña había recibido en su despacho a los delegados de la patronal, “manifestándoles que se preocuparía del asunto”. De inmediato, el gobierno dispuso el envío de “piquetes de marineros armados”, encargados de vigilar la zona de los diques, dársena y Boca del Riachuelo, “impidiendo la reunión de grupos que pasen de 6 u 8 personas de ese gremio y reduciendo por la fuerza a los que se nieguen a cumplirla”. Se organizó también una “policía marítima por agua”, constituida por varios destacamentos embarcados en vapores que recorrían la zona portuaria. El 5 de enero la policía detuvo a unos cincuenta huelguistas.¹²

Diversos armadores, con un claro apoyo policial, intentaron quebrar la huelga poniendo en movimiento algunas de sus embarcaciones. La respuesta de los trabajadores, no obstante, era firme. Al calor de la huelga se fortalecían los vínculos asociativos de los trabajadores, quienes realizaban reuniones diarias en diferentes locales del barrio de la Boca, enfrentando muchas veces dificultades por las prohibiciones que imponía la policía para realizar los *meetings*. Las diferentes crónicas periodísticas permiten observar cómo en los días de huelga la organización obrera avanzaba aceleradamente y se consolidaba. En las asambleas se acordó formar una sociedad con el nombre de “Sociedad de resistencia y protección mutua de marineros”, abriendo además una suscripción a favor de los huelguistas más necesitados y nombrando una comisión

¹² “La huelga marítima”, *La Prensa*, 4 al 7 de enero de 1895.



directiva y otra de propaganda, reunidas en forma permanente en un local de la Boca. Además de recibir solidaridad de otras sociedades y dar cuenta del estado del conflicto, en las asambleas se impulsaba la formación de “comisiones de propaganda” encargadas de recolectar fondos entre los comercios del barrio y reforzar el cumplimiento de la huelga en dársenas y diques del puerto. Los socialistas jugaron un papel activo en este proceso de organización obrera. *La Vanguardia* del 12 de enero adjudicaba el éxito de las asambleas y el surgimiento de la sociedad gremial “a la constancia de nuestros compañeros García, Giménez y Pizza”, y el propio Adrián Patroni, sin ser marinero, fue uno de los tres miembros de la comisión votada en asamblea para representar a los trabajadores.

A la semana de conflicto la huelga se extendió a diferentes gremios cuyas tareas estaban vinculadas al trabajo marítimo, como los calafates, trabajadores encargados de la tarea de sellar las juntas de madera del casco con brea y estopa, asegurando la estanqueidad a la embarcación. En la circular que hacían girar los calafates se ponía en evidencia de modo explícito que la huelga de los trabajadores embarcados había actuado como un detonante para su propia paralización del trabajo: “(...) Nosotros pedimos una cosa justa y *no somos menos* que los marineros y los foguistas. Si ellos solicitan una paga nueva, *nosotros también nos creemos con ese derecho*, porque nos hallamos, relativamente, en las mismas condiciones (subrayado nuestro)”.¹³

En paralelo, los carpinteros de la ribera recorrían un camino de organización mediante reuniones de hasta trescientas personas, en las que reclamaron aumento salarial. Tanto ellos como los calafates obtuvieron un rápido éxito en sus demandas, y en poco menos de 48 horas las huelgas habían triunfado, pasando sus jornales de 4 a 5 pesos diarios. Empujados por este éxito, el viernes 11 abandonaron el trabajo los caldereros. En sus reuniones de casi trescientos obreros intervinieron dirigentes socialistas activos en el gremio de herreros y mecánicos de la ciudad, que impulsaron a los caldereros a

¹³ “La huelga marítima”, *La Prensa*, 9 de enero de 1895.



conformar una sociedad de resistencia e incorporarse luego a la sociedad gremial de mecánicos.¹⁴

Ya para el 10 de enero la huelga había tomado proporciones enormes: según la editorial del diario *La Prensa*, eran ya 5.000 los huelguistas, a pesar de lo cual “parece que las autoridades supremas no se hubieran apercebido todavía de la importancia extraordinaria de la huelga”. La extensión del conflicto en tal momento clave del año para el sector agroexportador estaba trayendo consecuencias ruinosas: el diario lamentaba las pérdidas de ingentes sumas para el país por cada día de huelga. En este cuadro, ante el rechazo de los trabajadores de su contraoferta de 45 pesos mensuales, y alarmados por la extensión del conflicto a otros trabajadores del sector, como calafates, carpinteros y caldereros, los armadores resolvieron declarar un *lock out*: una asamblea del CMN del 9 de enero resolvió “la paralización de todos los buques del cabotaje nacional por tiempo indeterminado, en vista de no ser posible, por falta de garantías, continuar trabajando”.¹⁵

Mientras las posiciones de ambos sectores se mantenían intransigentes, en los días siguientes avanzó la militarización del puerto, completamente paralizado por la huelga y el *lock out* y ocupado por las fuerzas represivas del Estado. Tal despliegue de las fuerzas militares ponía de manifiesto la acción conjunta del gobierno y la patronal marítima: la comisión del CMN se reunía cotidianamente con el ministro de Guerra, a quien solicitaron además la participación del personal de los buques de la Marina como rompehuelgas. Fortalecidos por ese respaldo estatal, los empresarios se sintieron en condiciones de suspender su medida de fuerza: el sábado 12, una sesión extraordinaria del Centro resolvió levantar el *lock out*. En la reunión Mihanovich intervino para plantear que había marineros dispuestos a trabajar y que el gobierno había garantizado la vigilancia militar de los diques, la dársena y la ribera del Riachuelo. Los armadores convocaron a los trabajadores a regresar el trabajo con un ofrecimiento final de 45 pesos

¹⁴ Un manifiesto firmado por una comisión de los trabajadores del gremio daba cuenta de cómo también ellos percibían el impacto de ese efecto “contagio” que recorría a los diferentes gremios del puerto de la Boca: “La huelga sostenida con ahínco por los marineros y foguistas, ha hecho romper nuestro silencio y sumisión, infundiéndonos la idea lógica de seguir sus huellas” (“La huelga marítima”, *La Prensa*, 9 de enero de 1895).

¹⁵ “La huelga marítima”, *La Prensa*, 10 de enero de 1895.



para marineros de ríos, 35 para barraqueros, 40 para los de vapores y 50 para los foguistas. La cuestión de la manutención se mantenía como antes del conflicto.

La huelga se sostuvo algunos días después de la suspensión del *lock out* y la profundización de la militarización, a pesar de las diarias exhortaciones de la patronal marítima, reproducidas en la prensa comercial, sobre el “retorno al trabajo” de la mayoría de los trabajadores y el “fin” de la huelga. No obstante queda claro que el paro se iba debilitando. El día 13 ya había movimiento de embarcaciones en el puerto y se esperaba finalizar con la resistencia de los huelguistas en pocos días, con la llegada de marineros de puertos del litoral, donde la huelga había tenido escasa repercusión. Las detenciones de piquetes de huelguistas eran cotidianas y las crónicas ponían de manifiesto el papel de la militarización y la represión en las dificultades para sostener la huelga, en un conflicto en el cual, como señalamos, el control físico del puerto y de las embarcaciones era definitorio: según un periódico, “la vigilancia militar que se ejerce en los diques, dársena y ribera, ha contribuido indudablemente a que la huelga de los marineros disminuya en sus proporciones”.¹⁶

El 16 el CMN rechazó una nota de los huelguistas, en la que aceptaban bajar sus pretensiones pero volver a establecer una negociación. Ese mismo día, *El Tiempo* informaba que “reinaba anarquía entre los huelguistas”, divididos entre “los intransigentes, que quieren mantener firmes las pretensiones primeras” y aquellos que buscaban algún tipo de salida conciliadora.¹⁷ El viernes 18 los huelguistas “no pasaban de 200”. El mismo día los caldereros informaban su vuelta al trabajo luego de haber obtenido las reivindicaciones reclamadas, con la excepción de las casas La Platense y Badaracco. Dos días después, *La Prensa* informaba lacónicamente que la huelga había terminado, al volver al trabajo quienes aún permanecían en tierra, “cediendo en último momento a las exigencias de sus patrones”.¹⁸

La ambigüedad del resultado del conflicto quedó reflejada en el hecho que, aunque habían obtenido una mejora en sus condiciones, con un sueldo de 45 pesos, 2 pesos para los días de fiesta, y el pago del trabajo nocturno, la huelga se hubiera ido debilitando en

¹⁶ “La huelga marítima”, *La Prensa*, 19 de enero de 1895.

¹⁷ “La huelga de marineros, foguistas, etc.”, *El Tiempo*, 16 de enero de 1895.

¹⁸ “La huelga marítima”, *La Prensa*, 20 de enero de 1895.



la última semana, ante la doble presión represiva y patronal, dejaba a los marineros en una difícil correlación de fuerzas al retornar al trabajo. En efecto, como ocurría a menudo en conflictos que se cerraban con un acuerdo precario en los momentos de mayor demanda de trabajo, los armadores lograron poco después revertir todas las concesiones e incumplir las promesas firmadas. En el balance que publicó a comienzos de 1896 el socialista Adrián Patroni en el diario *El Tiempo* caracterizaba que en el caso de los marineros, quienes había retornado al trabajo “con la promesa del aumento pedido, promesa que no cumplieron los señores armadores cuando tuvieron todo el personal”, la huelga había fracasado.¹⁹

Sin embargo, para los otros gremios portuarios, el balance del conflicto era positivo. Tanto los calafates como los carpinteros de ribera y los caldereros habían obtenido sus demandas luego de huelgas más acotadas en el tiempo que la de los marineros. Se habían reforzado, además, sus niveles de organización, con la constitución de comités permanentes y, en el caso de los caldereros, con su integración en la sociedad de resistencia de herreros y mecánicos. En el caso de los peones y estibadores también se habían producido avances, no solo por el éxito de la medida de fuerza sino también por los trabajos realizados, con activa participación de militantes socialistas, para formar una sociedad de trabajadores del gremio.

Comentario final

A modo de conclusión, es necesario trazar un balance de las semejanzas y diferencias de ambos conflictos analizados, en la búsqueda de poder delinear un cuadro de conjunto del lugar que incipientemente ocuparon, ya desde fines del siglo XIX, los trabajadores portuarios en el marco del naciente movimiento obrero argentino.

A comienzos del siglo XX, a través de las acciones huelguísticas y la movilización, cobró visibilidad el proceso creciente de organización sindical de los trabajadores, con particular intensidad en el ámbito del puerto. Entre los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del nuevo siglo éstos sostuvieron una serie de huelgas por demandas

¹⁹ Adrián Patroni, “Movimiento obrero durante el año 1895. Situación de la clase obrera. Su organización. Resultados de las huelgas”, *El Tiempo*, 2 de enero de 1896.



particulares del sector que buscaron cambiar las condiciones de trabajo, y a través de las cuales se fortalecieron y consolidaron sus herramientas gremiales.

En 1908, el recién creado Departamento Nacional del Trabajo informaba que la primera huelga de los trabajadores marítimos había tenido lugar a fines de 1903, convocada por la recientemente creada Sociedad de Resistencia de Marineros.²⁰ Tal como hemos visto en este trabajo, esto no fue así. Existieron varios movimientos huelguísticos previos, de disímiles magnitudes y resultados, que muchas veces se extendieron a otros sectores obreros no directamente involucrados en las actividades portuarias. En este trabajo analizamos las dos primeras grandes huelgas que tuvieron lugar en el puerto de Buenos Aires, en 1889 y 1895, con la intención de enriquecer el conocimiento sobre este período temprano —escasamente estudiado pero no por ello menos importante— del desarrollo del movimiento obrero argentino.

Ambos conflictos presentan importantes semejanzas, que tienen que ver con ciertos rasgos característicos del trabajo en el puerto, analizados en la primera parte de este trabajo. En ambos casos encontramos una generalización de la conflictividad huelguística en diferentes gremios, que a pesar de pertenecer a distintos oficios y enfrentar a diversos empleadores, se vieron llevados a una acción conjunta, basados en el hecho de tener a la zona portuaria y sus alrededores del barrio de la Boca como lugar de trabajo e incluso de residencia. Así es que puede observarse cómo, sin contar con una coordinación previa ni establecer claros lazos organizativos durante el propio desarrollo de los conflictos, trabajadores de diferentes oficios se vieron arrastrados a declararse en huelga impulsados por una suerte de clima de agitación general que recorría el puerto de la ciudad. Los diferentes conflictos se iban cerrando de manera independiente, lo cual debilitaba en algunos casos el éxito de algunos colectivos obreros para alcanzar sus demandas. El hecho de que los conflictos se produjeran en simultáneo volvía a demostrar, no obstante, los vasos comunicantes que existían entre trabajadores que, aún perteneciendo a diferentes gremios, compartían un vínculo con el lugar de trabajo, en este caso el puerto, y el modo en que esos vínculos y la experiencia colectiva de la

²⁰ *Boletín del DNT*, N° 6, septiembre 1908.



huelga permitían superar las diferencias corporativas en las coyunturas de conflicto, y desarrollar una solidaridad común entre los explotados de diferentes oficios.

Las semejanzas entre ambas huelgas no deben hacer perder de vista sus diferencias. Fundamentalmente porque en los años transcurridos entre ambas la organización obrera de la ciudad de Buenos Aires había conocido un desarrollo importante: en este sentido la huelga portuaria de 1895 se insertaba en un cuadro de mayor fortaleza de las sociedades gremiales porteñas y de cierto desarrollo de una experiencia colectiva de clase entre los trabajadores de la ciudad y el puerto. La participación de militantes socialistas, anarquistas y dirigentes de sociedades gremiales ya existentes se convirtió en este cuadro en un factor que impulsó el desarrollo de la huelga de 1895 y aceleró la organización de sociedades permanentes entre los trabajadores del puerto, aun cuando los resultados de la huelga no fueran del todo exitosos. En algunos casos, como el de los trabajadores caldereros, se dio el caso de su integración en la sociedad gremial de herreros y mecánicos, dirigida por los socialistas y que tendría un importante papel en la huelga de la primavera de 1896.

En la huelga de 1895 encontramos, además, una abierta intervención estatal en el conflicto, que se materializó a través de diversos funcionarios, como el ministro del Interior, el jefe de policía y el prefecto marítimo. La intervención estatal jugó un papel fundamental para quebrar la resistencia de los trabajadores, actuando en los hechos como un respaldo importante para la posición sostenida por las empresas nucleadas en el Centro Marítimo. La conformación de esta organización patronal, antecesora del Centro de Cabotaje Nacional, intentaba enfrentar la diversidad y dispersión de las empresas marítimas. Su principal miembro e impulsor fue la empresa Mihanovich, el armador más importante por su capital, flota y tripulación, así como por su actividad político-corporativa. (Caruso, 2011) El Centro Marítimo sostuvo una rotunda negación a acordar términos y negociar con los huelguistas, a pesar de que algunos lancheros, propietarios menores y no tanto de lanchas y otras embarcaciones, accedieron a las demandas, e incluso realizaron ofertas mayores.



Bibliografía

- ABAD DE SANTILLÁN, Diego (1933) *La FORA: ideología y trayectoria del movimiento obrero revolucionario en la Argentina*, Buenos Aires.
- ADELMAN, Jeremy (1993) "State and labour in Argentina. The port workers of Buenos Aires", *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, vol. 25 part 1, pp. 73 a 102.
- ARMUS, Diego (comp.) *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990.
- CARUSO, Laura (2010) "¿Donde manda capitán no gobierna marinero? El trabajo marítimo en el Río de la Plata, 1890-1920.", en *Revista Mundos do Trabalho*, ANPUH, volumen 3, Campiñas.
- (2011) "La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX", en *Trabajadores*, revista online, Año 1, N° 2.
- DE LAFORCADE, Geoffroy (2001) *A laboratory of Argentina labor movements: dockworkers, mariners and the contours of class identity in the Port of Buenos Aires, 1900-1950*, Tesis doctoral, Yale University.
- MAROTTA, Sebastián (1960) *El movimiento sindical argentino. Su génesis y desarrollo, 1857-1907*, Buenos Aires: Editorial Lacio.
- OVED, Iaacov (1978) *El anarquismo y el movimiento obrero en Argentina*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- PIANETTO, Ofelia (1984) "Mercado de trabajo y acción sindical en la Argentina, 1890-1922" en *Desarrollo Económico* vol. 24, N° 94.
- POY, Lucas (2010) "Tu quoque trabajador? Agitación obrera en Buenos Aires (1888-1889)", en *Documentos de Jóvenes Investigadores, Instituto de Investigaciones Gino Germani*, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- SURIANO, Juan (comp.) (2000) *La cuestión social en Argentina, 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena.
- (1989-1990) "El Estado argentino frente a los trabajadores urbanos: política social y represión, 1880-1916" en *Anuario 14*, 2da. época, Rosario.