

Buenos Aires | 13-16 de agosto de 2003

6^o

**Congreso
Nacional
de Estudios
del Trabajo**

**Los trabajadores
y el trabajo en la crisis**

LA INDUSTRIA MARÍTIMA EN LA ARGENTINA (1870-1920). Su régimen de trabajo.

Autora: Laura Gabriela Caruso

Mail: carusita@arnet.com.ar

Estudiante de la Carrera de Historia, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, Puán 480, Cap. Fed

Durante el período 1870-1930 la estructura productiva argentina, basada en el desarrollo capitalista del agro generó la necesidad y a la vez posibilitó la realización del valor de los productos agropecuarios en el mercado mundial.ⁱ Esto determina el rol central que cumple la industria marítima en el proceso de acumulación y circulación del capital, en tanto es el engranaje necesario para la ubicación en el mercado exterior de la producción argentina. En este trabajo nos planteamos conocer el proceso de valorización del capital en esta rama de la economía a partir del estudio del proceso de trabajo en el transporte marítimo argentino.

Este abordaje nos permite ver la forma en que el capital avanza en la subordinación del trabajo. Así, al observar la forma que va adquiriendo la explotación, es decir, la extracción de plusvalía, en las diferentes etapas, podemos aproximarnos al conocimiento del grado de desarrollo de las fuerzas productivas alcanzado en esta rama.

La descripción del trabajo marítimo y de las transformaciones de su base técnica nos permitirá establecer el grado y forma de subsunción del trabajo por el capital en esta industria. Es importante remarcar la relación entre el proceso de trabajo que analizamos y el proceso de valorización del capital, ya que es éste, la búsqueda de una creciente acumulación de capital, lo que impulsa objetivamente los cambios tecnológicos y de la organización del trabajo.

El transporte como mercancía.

Toda industria del transporte resuelve el movimiento real de las mercancías en el espacio. La industria marítima cumple este requerimiento. El cambio de un lugar a otro de los productos parte de la necesidad del capital de venderlos en mercados alejados de su lugar de producción, para concretar las ganancias esperadas, es decir, para realizar el valor de las mercancías. La circulación de éstas -el transporte- es por lo tanto la continuación necesaria del proceso de producción de las mercancías, a pesar de estar por fuera de éste.ⁱⁱ En la medida en que el desarrollo de una producción requiere del transporte para la realización del valor de sus

productos, el transporte mismo se constituye en mercancía, en una industria autónoma de la producción y, en consecuencia, un campo especial de inversión de capital.

Desde mediados del siglo XIX en la Argentina se constituyó una red comercial con una fuerte concentración geográfica, cuyo núcleo es la provincia de Buenos Aires y sus puertos, fundamental pero no exclusivamente el de Buenos Aires. Por lo tanto, la industria marítima se hizo doblemente necesaria en nuestro país: para centralizar la producción del interior en los puertos de Buenos Aires y para ubicarlos en el mercado mundial. Esto coloca a la rama del transporte marítimo en un lugar estructural clave dentro de la economía argentina del período.

La mercancía específica que produce la industria del transporte es el movimiento, en este caso, a través de los mares y ríos. El valor del transporte como mercancía está dado por el tiempo de trabajo empleado en la construcción del barco, los insumos necesarios para esto más el desgaste de los medios que producen el barco, sumado al tiempo de trabajo de la tripulación de a bordo y al desgaste del medio de producción, del propio barco, en cada viaje. Tanto el tiempo de trabajo de la tripulación como el desgaste del medio de transporte, están en función del tiempo del viaje, de la duración del proceso de trabajo. Podemos adelantar entonces que todo cambio en el proceso de trabajo de esta industria buscará por un lado acortar el tiempo de viaje y, por otro, transportar una mayor cantidad de mercancías en un mismo viaje para aumentar así la capacidad productiva del trabajo.

La Gran Industria en el transporte marítimo argentino. El vapor

¿Cómo se produce la mercancía transporte marítimo? A partir de los censos observamos que a inicios de período 1870-1920 se encuentra el cambio fundamental dado en esta industria: el paso de la navegación a vela a la navegación a vapor. A esta altura es posible apreciar la importancia que tiene esta innovación en el transporte marítimo, superando la obviedad que parece tener el fenómeno a primera vista. El transporte pasa a ser producto de una máquina a vapor. Lo fundamental del cambio es la aparición del trabajo mecánico con el desarrollo de la máquina, es decir, trabajo objetivado. Así, el proceso de trabajo posee una nueva base objetiva. El buque es la “fábrica” mecanizada produce íntegramente la mercancía, el movimiento.

Con el predominio de los buques a vapor podemos entonces afirmar que el desarrollo de las fuerzas productivas en la industria marítima corresponde al régimen de Gran Industria. Éste se caracteriza por poseer un mecanismo motor, la propia máquina a vapor, que a través de un mecanismo de transmisión del movimiento, que transforma el movimiento de perpendicular en circular a partir de un sistema de émbolos, poleas, etc; y que impulsa la máquina herramienta, es decir, el medio de propulsión, la rueda de paletas o la hélice.

La nueva base objetiva rige al proceso de trabajo realizado a bordo: impone formas, ritmos de trabajo; determina la organización del mismo, y simplifica las tareas de marinos, maquinistas, foguistas, auxiliares, etc., quienes se limitan a operar, mantener, alimentar, auxiliar, reparar, limpiar a la máquina.

A nivel mundial la gran industria en la navegación fluvial se desarrolla hacia 1840, primero como tráfico regular en el río Mississippi, en Estados Unidos. Para la misma época comienza a emplearse el transporte a vapor en la navegación internacional de Europa a América. Durante la navegación a vela el viaje que unía los dos continentes duraba cuarenta y dos días; en 1819, veintiséis días; en 1838 de diecinueve a dieciseis días, y ya para 1860, con el predominio del vapor, once días. Podemos apreciar así el significado de la utilización del vapor en el transporte en cuanto al aumento de la productividad del trabajo y la reducción de la duración del proceso de trabajo mismo, el viaje.ⁱⁱⁱ

Dentro del transporte marítimo argentino en las últimas décadas del siglo XIX, observamos el predominio del vapor con lo que ello significa, desarrollo de las fuerzas productivas al nivel de la Gran Industria, mecanización del trabajo, aumento de la productividad, tanto en el transporte internacional como en la navegación interna. Vemos así que el vapor representa para 1880 en la navegación internacional la mitad de los buques censados, mientras que en 1914 constituye más de dos tercios de los mismos.

Más abrupto aún es el cambio en la navegación interior, dónde la incorporación del vapor estaba en principio más atrasada: de ser un quinto de los buques que navegan los ríos argentinos en 1880, pasa a efectuar el 65% de los viajes en 1914. Si observamos ahora el tonelaje transportado, el avance del vapor dentro de la rama es aún más evidente. Para 1914, tanto en la navegación interior como en la internacional, representa el 90% o más de las toneladas de productos embarcados.

Censo de Vapores (todos los Ptos. del país) ^{iv}

Año	1880	1914
Transp. Internacional		
Nro. de barcos		
Vapor	52%	67%
Vela	48%	33%
Ton. Transportado		
Vapor	74%	93%
Vela	26%	7%
Transp. Interior		
Nro. de Barcos		
Vapor	22%	65%
Vela	78%	35%
Ton. Transportado		
Vapor	62%	90%
Vela	38%	10%

El reemplazo casi total de las formas anteriores por el vapor, que significa el desarrollo de las fuerzas productivas a nivel de gran industria, nos permite también ver el desarrollo del proceso de concentración, por el cual un capital crece proporcionalmente más que otros ante la mayor inversión realizada a partir de la innovación tecnológica. Gracias a esta mayor inversión logra una mayor acumulación. Este proceso se da junto a la centralización de los capitales en la rama, producto de la competencia y la liquidación de un capital por otro. Mencionamos aquí estos procesos que hemos desarrollado en un trabajo anterior por la importancia que tienen en la rama y su relación con el proceso de trabajo.^v

A la vez dentro del régimen de gran industria, observamos un desarrollo constante de la base técnica de la industria marítima.

La primera innovación que observamos se da en el material del casco del barco, que aparece al mismo tiempo en que se inicia el predominio del vapor. Más allá de la existencia de barcos con cascos mixtos (madera y hierro) en torno a 1870 el hierro pasa a predominar en la construcción de los buques frente a la madera. En un período posterior encontraremos acero y aluminio.

La importancia del cambio en el material está dada por dos factores fundamentales: primero, el nuevo material permite la construcción de buques de mayores dimensiones, lo cual posibilita aumentar la capacidad de carga, y así, incrementar el volumen de mercancías que se transporten en un viaje; segundo, el hierro permite también un aumento en la velocidad que desarrolla la máquina. Estos dos factores hacen al trabajo más productivo: se transportan más mercancías en igual o menor tiempo. Además el hierro contribuye a la resistencia y calidad del barco, prolonga su vida útil y compensa así la mayor inversión de capital que requiere.

En la Argentina, de todos los vapores censados en los puertos en 1895, el 88% utilizaban hierro para la construcción del casco. En 1914 constituían el 92%.

Asimismo observamos que la capacidad promedio de un vapor en 1880 era de 348 toneladas, y en 1914 de 1.121 toneladas, el triple de la cifra anterior.

Un cambio importante es el remplazo de la rueda de paletas por la hélice como medio de propulsión del vapor, que permite aumentar la velocidad del barco. La hélice, por su forma y por el mecanismo de transmisión, tiene un movimiento continuo y parejo, con una mayor potencia. Su predominio en los vapores queda evidenciado por los datos censales: a nivel nacional en 1895 el 89% de los vapores censados en todos los puertos eran a hélice; en 1914 el 96,5%.^{vi}

Otra innovación en la propia máquina de vapor es la introducción del sistema de expansión múltiple, es decir, la colocación de 2 o más cilindros (en general se utiliza la triple expansión) que permite el aumento de la velocidad del émbolo, y por lo tanto de la potencia del motor, manteniendo las dimensiones de las calderas, a partir de hacer más eficiente el consumo del vapor producido, que pasa por los distintos cilindros. Vemos también a partir de los datos censales el aumento de la potencia del motor a vapor: de un promedio de 285,2 H/P en 1895 pasó a un promedio de 320,2 H/P en 1914.^{vii}

Del vapor al gasoil: el cambio en el mecanismo motor de la gran industria marítima.

Dentro del mismo régimen de gran industria en la navegación marítima se produce una constante renovación tecnológica del proceso de trabajo, impulsado por el proceso de valorización. Observamos que dentro de la rama se reemplaza la propia máquina a vapor por el motor de combustión externa, que debe ser alimentado con leña o carbón, por un motor de

combustión interna. En la navegación será el modelo Diesel, que utiliza gasoil como combustible y no es a explosión. Este cambio se produce durante la década de 1910 y se acentúa hacia fines de la misma.

Cómo mencionáramos, la principal diferencia entre los dos motores es la forma en que producen la energía, es decir, el movimiento. El motor Diesel no necesita alimentación externa de ningún tipo, leña ni carbón. Por lo tanto su utilización permite suprimir las calderas y carboneras, dejando más espacio libre y capacidad para el transporte de mercancías. Además, por el mayor rendimiento del combustible que utiliza, el gasoil, permite aumentar la distancia recorrida, sin necesidad de escalas para reabastecimiento, acelerando los tiempos de viaje, a partir de un movimiento continuo y rápido, agilizando el transporte mismo. El motor Diesel, además, cuenta con una mayor potencia y por lo tanto velocidad, que acorta aún más el tiempo de viaje.

Efectos de los cambios de la base técnica mecanizada en la mano de obra: los trabajadores marítimos.

Los cambios en el medio de producción fundamental de la industria marítima, el vapor, y su reemplazo por el motor de combustión interna Diesel analizados hasta aquí implican un aumento en la productividad del trabajo y determinan un cambio en la organización y composición de la fuerza de trabajo empleada. ¿Cómo afectan éstos a la mano de obra?

Podemos observar en primer lugar una importante reducción del número de trabajadores empleados en esta rama: mientras que en 1895 la tripulación media por vapor era de 20 tripulantes, en 1914 ésta se había reducido a 8 tripulantes por buque.

El remplazo de la madera por el hierro como material de construcción del casco de los barcos, implicó la desaparición del oficio del calafate, cuyo trabajo consistía en sellar las juntas de la madera del casco con brea y estopa. Los calafates, que eran nada menos que 28.200 en el Censo Nacional de 1895, no figuran en el Censo Nacional de 1914. Este descenso del personal se explica en parte por la eliminación completa de determinados oficios a partir de la instauración del régimen de gran industria.

La tripulación en general está compuesta por personal de cámara o servicio (mozos, cocinero) personal administrativo o de maestranza, personal de cubierta (marineros que

realizan carga y descarga de mercadería, limpieza y mantenimiento, tareas varias; contramaestres, jefe o vigilante de los demás oficiales y marinos) personal de máquinas (maquinistas, foguistas, que alimentan las calderas) y el comando del buque (capitán y oficiales marinos, cuya calificación y educación es muy alta).

Dentro de los diferentes tipo de trabajos que se realizan a bordo, son los trabajadores de la sala de máquinas los más afectados por los cambios constantes en la base técnica que emplea el vapor. Según los Censos Nacionales, comparando el de 1895 con el de 1914, los foguistas disminuyen en un 42% y los maquinistas en un 40%.

La difícil situación del personal de máquina es reflejada claramente en el proyecto de ley de reglamentación del trabajo del personal marítimo, presentado por un diputado socialista en 1917, donde menciona la lucha de los maquinistas por la implementación del título que certifique la profesión como requisito para ser empleado y la contratación de un número mínimo de personal de máquinas por buque, estipulado según su tonelaje y la potencia de su motor, medida en H/P. La situación es similar para los foguistas.^{viii}

Este descenso de la mano de obra empleada puede verse claramente reflejado en el periódico mensual *La Unión del Marino*, publicación sindical de la FOM aparecido en 1911. Si bien en las primeras publicaciones (durante 1911 y 1912) la mayoría de los reclamos apuntan a la defensa de la organización y al repudio a la represión de las medidas de lucha adoptadas, para 1916, cuando contamos nuevamente con las publicaciones del periódico, se pueden encontrar en sus páginas reiterados conflictos por despidos del personal. En mayor medida observamos esto en la sección de foguistas y carboneros, pertenecientes al personal de máquinas. Nuevamente se exige respetar un mínimo de personal de máquinas por barco y por turno estipulado por el gremio.^{ix}

Un síntoma de la velocidad con que el motor de combustión interna reemplaza a la máquina a vapor es la creación, en abril de 1917, de la Federación de Trabajadores de Combustión Interna. Del mismo modo, en enero de 1918, en una importante huelga del Alto Paraná, el pliego de condiciones no menciona ni a foguistas ni a carboneros, sí al personal de motores de combustión interna y a los engrasadores, un nuevo tipo de trabajo que surge con el cambio de la maquinaria.^x

Se observan frecuentes reclamos por realizar tareas ajenas al oficio. Vemos así la negativa de las distintas secciones (marinos, foguistas) a realizar tareas que su oficio no

contempla (pintar las chimeneas o la cubierta, realizar tareas de carga, lavar los costados del barco) y la lucha contra los despidos que esto genera.^{xi} La progresiva simplificación del trabajo, tanto en cubierta como en la sala de máquinas, y la polivalencia y multilateralidad de los trabajadores, características propias de la gran industria, explican la causa de los conflictos señalados.

En cuanto a la calificación del trabajo, el gremio exige implementar exámenes de aptitudes y conocimientos tanto para personal de máquinas como de cubierta, así como un período de aprendizaje del oficio. Si bien no hemos profundizado este punto, esto pareciera indicar un intento de defender la antigua jerarquía de oficio que la nueva base técnica vuelve innecesaria.^{xii}

Patróni comenta en su informe de 1897 cómo los armadores o empresarios no cumplen con la ordenanza de contratar maquinistas patentados porque implica pagar mayores sueldos, y por esto prefieren tomar foguistas o directamente peones para manejar las máquinas.^{xiii} De igual forma, el diario *La Prensa* de 1901 comenta la desocupación y los bajos sueldos de los maquinistas calificados. Señala allí que desde 1898 hay una ley reglamentaria que exige un diploma que certifique la habilitación y calificación como maquinista, pero que no sólo no se cumple esta ley, sino que se cobra un impuesto: “Más tarde se exigieron 50 pesos de impuesto solamente por el diploma y no se hizo caso del reglamento, especialmente por parte de los dueños de vapores. De esto resultó que la mayor parte de los maquinistas diplomados están sin trabajo.”^{xiv}

Por otro lado no vemos aquí, como en otras ramas que se han desarrollado al nivel de la gran industria, el empleo de mano de obra femenina e infantil. Esto se debe a la particularidad de la vida a bordo y a la necesidad de contar con obreros que, a pesar de realizar tareas poco calificadas, deben contar con fuerza física para el trabajo.

Con el desarrollo de un sistema de máquinas en el transporte marítimo observamos una prolongación de la jornada laboral (día y noche, más aún en viaje, se debe desarrollar el trabajo) y una importante intensificación del mismo, que produce en una misma unidad de tiempo mucho más energía, movimiento, y en el cual la máquina marca los ritmos y la continuidad del trabajo, suprimiendo tiempos muertos, etc.

Síntesis y problemas a resolver.

Al analizar el proceso de trabajo de la rama del transporte marítimo podemos observar en los datos aportados por los censos y la fuente sindical trabajada, un contundente y relativamente temprano predominio de los vapores, de ciertos materiales y máquinas y la desaparición de determinadas. Esto nos habla de un importante avance en el desarrollo de las fuerzas productivas en la rama, que se desarrolla como Gran Industria y que se revoluciona a sí misma en el período mediante nuevas innovaciones.

Así, vemos que en la Industria Marítima argentina de fines del siglo diecinueve y principios del veinte, a partir del predominio de la gran industria, se dan constantes cambios en la base técnica, que aumentan la productividad del trabajo, que sustituyen y desplazan al trabajo humano. Desde el predominio del vapor, pasando por la sustitución del material del casco, el cambio en el medio de propulsión, hasta el remplazo mismo de un tipo de motor por otro generan conflictos y luchas gremiales que son encaradas por la Federación Obrera Marítima, la organización sindical de los obreros de la rama a nivel nacional, la cual, debido al lugar clave de la rama en la estructura económica argentina, tuvo en el período una importancia política marcada. Es muy probable que para el período que va de 1920 a 1940, el cual analizaremos en un próximo trabajo, se mantenga el régimen de gran industria con nuevas innovaciones técnicas que cambien la cantidad de personal, calificación y composición de la mano de obra empleada. Quedan entonces por el momento dos problemas a resolver: prolongar el análisis del proceso de trabajo en la industria marítima hasta mediados del siglo XX y más allá; y ver la relación existente, y de qué forma se establece, entre el régimen de trabajo y la organización sindical de esta fracción de la clase obrera argentina.

ⁱ Ortiz, Ricardo: *Historia Económica de la Argentina*, Editorial Plus Ultra, 1987, 6ta. Edición.
Sartelli, Eduardo: “Ríos de oro y gigantes de acero. Tecnología y clases sociales en la región pampeana (1870-1940)” en *Razón y Revolución* nº3, 1997, pg.85.

ⁱⁱ Marx, K.: *El Capital*, México, Editorial Siglo XXI, 2000, tomo 2, vol. 4. Libro 2do., pg.130.

ⁱⁱⁱ Danilevsky, V. *Historia de la Técnica*, Bs.As., Editorial Lautaro, 1947.

^{iv} Tercer Censo Nacional levantado el 1ro. de junio de 1914, tomo 10, Bs. Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.

^v Caruso, Laura: “La industria marítima argentina (1870-1920) Su régimen de trabajo” en *Razón y Revolución* Nº11 (en prensa)

^{vi} Segundo Censo de la República, Bs. Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; Tercer Censo Nacional levantado el 1ro. de junio de 1914, Bs. Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.

^{vii} Segundo Censo de la República, Bs. Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; Tercer Censo Nacional levantado el 1ro. de junio de 1914, Bs. Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.

^{viii} *La Vanguardia*, 4 de octubre de 1917. “Proyecto de ley del Diputado Zaccagnini sobre el reglamento del trabajo del personal marítimo”.

^{ix} *La Unión del Marino* n°54 de agosto de 1919; n°67 de septiembre de 1920, BDNT.

^x *La Unión del Marino* n°64 de junio de 1920, BDNT; n°65 de julio de 1920, BDNT.

^{xi} *La Unión del Marino* n°43 de octubre de 1916; n°44 de noviembre de 1916; n°56 de octubre de 1919.

^{xii} *La Unión del Marino* n°54 de agosto de 1919, Resoluciones de la Asamblea de Marineros del 10 de julio de 1919; n°66 de agosto de 1920 “Necesidades de nuestra organización”; n°67 de septiembre de 1920, “Necesidades de nuestra organización”.

^{xiii} García Costa, Víctor: *Adrián Patroni: los trabajadores en la Argentina, 1897*. CEAL, Bs.As., 1990.

^{xiv} *La Prensa* año XXI, 12 septiembre 1901 en: González, Ricardo. *Los obreros y el trabajo, Buenos Aires, 1901*. CEAL, Bs.As. 1984., pg. 78.