

¿La clase obrera, estaba organizada a principios del siglo XX?

CESPEDES, Nora Mirta

Pertenencia institucional: UBA, FFyL

norcespedes@yahoo.com.ar

Introducción

Entre 1870 y 1914, se produjo el avance y la consolidación del Estado argentino a través de la hegemonía de una clase dominante. En el año 1900 la actividad de los obreros se caracterizaba, en parte predominantemente por ser oficios semiartesanales¹. Y las actividades más vinculadas con la rutina portuaria eran transportes, ferroviarios, marítimos y estibadores. Esta huelga toma relevancia porque al año siguiente fue la primera huelga general y porque posteriormente fue aprobada la Ley de Residencia (4.144), en el mes de noviembre.

Proponemos en este trabajo el estudio de la huelga organizada por la sociedad cosmopolita de resistencia y socorros mutuos entre marineros, foguistas y maquinistas, durante quince días, en enero de 1901 en la ciudad de Buenos Aires.

Una primera exploración, será sobre las causas de la huelga, sus repercusiones en la patronal y en los demás obreros. Esta parte del movimiento obrero ha sido llamada “la prehistoria”² de los trabajadores.

Una segunda exploración será respecto de la vida cotidiana de los trabajadores durante la huelga de marineros y foguistas en una embarcación del mismo período la Fragata Sarmiento (1897). Aunque esta embarcación pertenecía al Estado, esos trabajadores vivieron las mismas condiciones de explotación que los de otras embarcaciones mercantes pertenecientes a las casas armadoras.

Estas dos exploraciones tienen como objetivo analizar cómo se organizó la huelga de marineros y foguistas y como se desarrollaron los acontecimientos de la misma.

Se trabajará con: diarios La Prensa, La Nación y El tiempo, un texto de Eduardo Gilimón “Un anarquista en Buenos Aires”³, Sebastian Marotta “El movimiento sindical argentino, su génesis y desarrollo” Tomo 1 y La Vanguardia. La embarcación será analizada con fotografías de la sala de máquinas donde estaban una parte los obreros que estudiamos, con la Fragata Sarmiento (1897).

¹ Falcón, Ricardo: Orígenes del movimiento obrero (1857-1899). CEAL, 1986. (página 91)

² Falcón, Ricardo: ibídem (página 11).

³ Reedición reducida de “Hechos y Comentarios”, Buenos Aires, 1911.

I. Contexto Histórico, político y económico

La huelga en cuestión ha sido considerada dentro del contexto de fines del siglo XIX y principios del XX. Cuando el Estado, en constante crecimiento a través de sus instituciones que penetraron, en términos propuestos por Ozlak⁴, sobre la sociedad argentina a través de leyes para impulsar la inmigración o de leyes como la de Residencia (1902), la creación del Departamento Nacional del Trabajo (1907) y la ley Defensa Social (1910), sin olvidar estados de sitio que se dictaran.

En el plano político predominaba el PAN de la mano de Julio A. Roca que entre 1890 y 1900 controlaba todas las provincias, salvo Buenos Aires y la Capital Federal, en las cuales Mitre y Pellegrini tenían fuerte presencia. Aunque anteriormente (1898) ya poseía el control mayoritario sobre el Congreso y las provincias. Llegó a esa escala porque había utilizado a su favor el conflicto limítrofe (1896) y poniéndose en septiembre de 1898, junto con Chile bajo el arbitraje británico. Y la consecuencia del mismo fue la exacerbación del nacionalismo que provocó el espacio para el “(...) desarrollo de nuevas formas de propaganda política, que vinculaban la movilización militar y el chauvinismo.”⁵ El resultado fue la Liga Patriótica surgida en abril 1898 y disuelta poco después, sin embargo en 1901 volvió con el nombre de Liga Patriótica Nacional, representando a la elite de más rancia política.

Pasando al plano económico, su crecimiento, tuvo características de concentración de capitales a partir de la caja de conversión de la moneda (1899), que significó que el tipo de cambio fuese favorable para la economía y crecimiento acelerado. Sin embargo, este crecimiento económico y consolidación del Estado no tenía una correlación inmediata en los salarios, entendiendo que: “la conclusión del cumplimiento en los aspectos formales de la constitución Nacional, con la federalización de Buenos Aires en 1880, no muestra un efecto inmediato en los salarios”⁶. Situación que continuó durante los prolegómenos del nuevo siglo.

Como mencionamos, la caja de conversión, no contribuía a que las condiciones de trabajo durante estos años mejorasen, como tampoco los salarios ni la vivienda. Como Iacov Oved⁷ analizó sobre la acción del movimiento obrero frente a estas políticas fue de “oposición enérgica a esta política monetaria se expresó en los círculos obreros, sea en el sector socialista o en el anarquista.” Por un lado, 1900 y 1901, se agudizó el problema de la desocupación en Buenos Aires, lo que en definitiva sucedía era la disminución del poder de compra del salario, es decir que se agravaba la situación precaria ya vivida diariamente por los trabajadores. Por otro lado, el aumento de la desocupación empezaba a ser una preocupación para las autoridades policiales. Y en 1900, concretamente, hubo una huelga de estibadores en la que estuvieron 4000 obreros portuarios durante dos semanas.

El período además se caracteriza por la exploración y navegación de los ríos y territorios del país, así como también la construcción de puertos, que con el inicio del siglo XX comenzaron la posterior construcción de puertos militares, como parte de la consolidación del territorio. Esto se produjo en sus inicios por “la reforma de la constitución Nacional de 1898 que fijó un nuevo número de ministros del Poder ejecutivo en el cual estaba

⁴ Ozlak, Oscar, “Formación del Estado argentino”, Buenos Aires, Ed. Belgrano. 1982. Cap: 3.

⁵ Rock, David, “La construcción del Estado y los movimientos políticos”. Prometeo 2006. Cap.4.

⁶ Cuesta, Martín, “Precios e Instituciones Políticas” en Pasado y futuro una complejidad en clave política. Martín Cuesta y Mario Serrafiero Editores. Sociedad científica Argentina. 2008.

⁷ Oved, Iacov, “El anarquismo y el movimiento obrero argentino”. Siglo XXI Editores.1978. Cap: 3.

El Ministerio de Marina.”⁸ Que a su vez permitió la concentración de la economía expresada específicamente en la industria marítima de cabotaje, en las casas armadoras de transporte de bienes y de pasajeros.

La inmigración, como mencionamos anteriormente, en sus inicios fue impulsada y fomentada de la siguiente manera: primero, por comisiones (1854), a través de una ley para fomentar la inmigración. En segundo lugar, en 1862, una ley “autorizaba al poder Ejecutivo a hacer contratos para la venida de inmigrantes a los cuales concederían por familia un lote de tierra de cuarenta hectáreas”⁹. En tercer lugar, se adoptaron medidas de exención de aranceles portuarios a los navíos que llevaran por lo menos cincuenta inmigrantes. En este sentido, Falcón dice: “El ritmo de la inmigración es en general ascendente en todo el período hasta 1875 y 1871”¹⁰. Aunque hubo disminuciones coyunturales por epidemias entre 1867 y 1871, con síntomas de recuperación entre 1875-1879.

Conforme pasaron los años y el impulso inmigratorio, mientras, el movimiento obrero se organizaba en mutuales, en sociedades de resistencia y también en federaciones. Y dentro de él se expresaron ideologías como la del anarquismo predominantemente y el socialismo. Entonces se advertía que aquellas ideologías poseían diferencias no sólo ideológicas sino también de método. Esto fue un parte agua fundamental, durante estos tan interesantes años, como el debate entre: organizadores y antiorganizadores, socialismo o sindicalismo revolucionario¹¹. Esto sin duda nos da cuenta de la riqueza de este período, que al observarlo hace que su estudio sea apasionante.

Los obreros se organizaron en torno a la FORA y las principales actividades tales como los conductores de carros, de vehículos y en todas las actividades del puerto. Asimismo, dentro de la FORA, estaba integrada por dos de las primeras federaciones creadas, en abril de 1902, la Federación Nacional de Rodados y los conductores de carros, integrados en noviembre de 1902. Con estas organizaciones como afirma Edgardo Bilski “la F.O.R.A. logró generalizar los paros de la capital, arrastrando detrás de ellos al resto de los gremios”¹². Por consiguiente, como menciona Edgardo Bilski, aunque redujo la influencia del anarquismo al puerto, reconoció además que la F.O.R.A. “(...) dominó a la organización de marineros y foguistas que se nuclearon en la Liga Obrera Naval desde mediados de la década”¹³. Mas tarde, se organizaron en la Federación Obrera Marítima (1910).

Entonces, durante el período comprendido (1870-1914) se observó que hubo flujo y reflujo de fuerzas del movimiento obrero, del cual forma parte la huelga de 1901 de marineros y foguistas. Previa a la organización F.O.A., el 5 de mayo y en 1902, año en que se realizó la primera huelga general.

⁸ Tanzi, Héctor José, “Compendio de historia marítima argentina”, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval. 1994. pág. 293 a 351

⁹ Falcón, Ricardo: ibídem pág. 17.

¹⁰ Falcón, Ricardo: ibídem pág. 17 a 19

¹¹ Bilski, Edgardo, “La F.O.R.A. y el movimiento obrero”, Tomo 2. Cap: La FORA y la lucha de tendencias dentro del movimiento obrero. CEAL. 1985.

¹² Bilsky, Edgardo J., “La F.O.R.A. y el movimiento obrero (1900-1910)”. Tomo I. CEAL. 1985. (pág 83).

¹³ Bilski, Edgardo, ibid, (pág. 83).

I.a. Breve análisis de fuentes

Es preciso señalar que diarios de gran tiraje estaban centrados en la oferta de propiedades en su tapa y contratapa. En otro orden, de importancia le seguía la situación internacional e inmediatamente después de las noticias del día, la información del pronóstico del tiempo, los barcos que arribaban tanto del exterior como del interior del país, noticias sobre la construcción de puertos y diques, hasta llegar a costanera norte o la finalización del Puerto de Bahía Blanca. Por lo cual se comprende la importancia de la actividad portuaria y en cuánto podía afectar en aquel tiempo la huelga de marineros y foguistas de 1901. Asimismo, como durante la huelga hubo un brote de peste bubónica en la zona portuaria y las consecuencias probables que ocasionaba a la actividad portuaria. Por eso la necesidad de explicitar la presencia de corresponsales en Ramallo y en las asambleas para informar día a día los acontecimientos. Es decir, su interés en los diarios de gran tiraje radicaba preservar los costos de producción. Su preocupación central pasaba más bien por el peligro que representaba para ellos que se organizara el movimiento obrero¹⁴.

II. a. La huelga

Las condiciones de trabajo y de vivienda.

Antes de entrar en los detalles de la huelga propiamente dicha. Analizaremos las condiciones de trabajo y los riesgos en su rutina diaria. Para empezar, la cantidad de horas de trabajo eran a destajo de 10 a 15 horas. En aquellos lugares que se convirtieron en talleres no había ventilación, escasa luz, ni baños adecuados y el agua con problemas de contaminación. Con el agravante de que los trabajadores a domicilio quedaban fuera contemplación de las leyes de trabajo sobre las que el Estado fue avanzando, como nos menciona Ricardo Falcón¹⁵. Quien analizó las normativas de seguridad del trabajo y los riesgos a los que estaban expuestos en tan extensas jornadas, causa fundamental de los accidentes de trabajo. Los estibadores y otros trabajadores tenían alta tasa de accidentes de trabajo, durante la primera década del siglo XX¹⁶.

En la vivienda de los obreros, por un lado, el pago de alquiler era alto en proporción con el salario, de manera tal que con el resto debía sobrevivir. Por otro lado, la mayor parte de los obreros vivía, en los conventillos, era un punto cada vez más crítico en años en que aumentaba la cada vez más la llegada de los inmigrantes. Su situación, en los conventillos el hacinamiento era impresionante porque se multiplicaba la cantidad de inquilinos por habitación en La Boca, Barracas es decir, en torno a la zona de puerto de la ciudad. La cotidianeidad de la vivienda era compleja, porque muchos de ellos no tenían donde ir y si bien, se fueron ayudando con los que ya estaban asentados continuaba siendo un problema. Además, los conventillos eran los lugares donde surgieron los primeros planes para las huelgas. Como los alquileres eran voluminosos desencadenó la organización de la Liga de

¹⁴ El Tiempo, 16 de enero de 1901.

¹⁵ Ricardo Falcón, “El mundo del trabajo urbano”, 1986, CEAL. Cap: 1.

¹⁶ Oved, Iacov, ibid. pág. 127 a 133.

Inquilinos (1894) que fue la precursora de las reuniones de protesta contra el precio de los alquileres en septiembre de 1901 y de la contundente huelga de inquilinos en 1907.¹⁷

Las condiciones de trabajo en el puerto implicaban largas jornadas, donde la nocturnidad aumentaba exponencialmente el riesgo de accidentes como en los conductores de carros y en la construcción, por ejemplo. Una de las causas eran por la “(...) la utilización de cargas mucho más pesadas que las que la resistencia de la pluma del guinche de las grúas era capaz de soportar. También, las cargas mal repartidas -especialmente cuando se trataba de carbón- originaban numerosos percances”¹⁸. Otra causa, también era la caída de los estibadores en las pasarelas que se encontraba demasiado inclinada, ya sea porque el nivel del agua estaba muy bajo o porque el barco estaba demasiado ligero en su carga. Además el ritmo acelerado del trabajo, en épocas de mayor afluencia de barcos, era otro trabajo de riesgo.



Fuente: Museo Fragata Sarmiento

Otra exposición en el puerto se ocasionaba por “el ruido de las grúas y la atmósfera cargada con partícula de carbón, aumentaban los riesgos de accidentes”¹⁹. Por ejemplo en la Fragata Sarmiento, exponen fotografías cuando se hacía la “carboneada”, es decir la carga de carbón al buque en la cual contaban con la participación de todos los miembros de la tripulación. Si bien, podemos inferir que tal vez no fue la totalidad ya que era un ámbito muy jerarquizado.

Los accidentes de trabajo por rama de industria en la Capital Federal, en primer lugar, estaba la alimentación, luego las gráficas, los transportes, los comercios varios, las construcciones, las actividades metalúrgicas, de la madera, del vestido, del cuero y otras sin especificar, de los cuales la “construcción y transportes eran el 40% del total de accidentes ocurridos entre 1907 y 1912.”²⁰

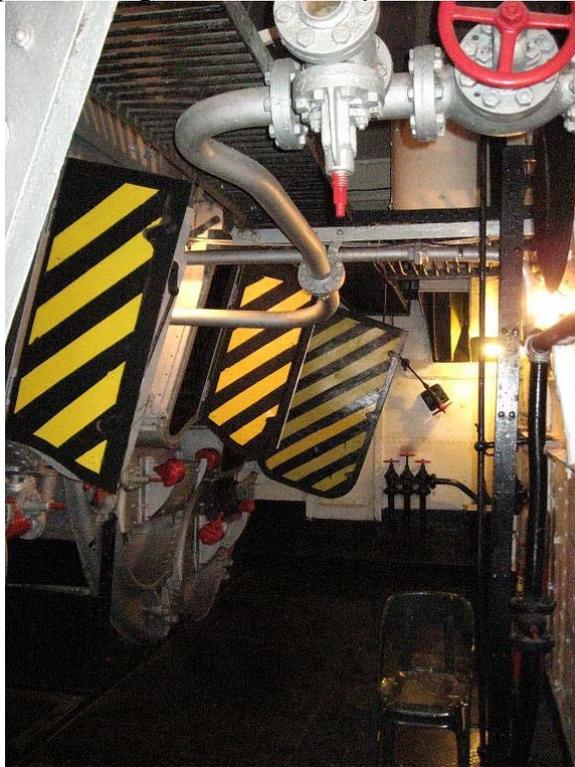
¹⁷ Zaragoza, Gonzalo: “Anarquismo Argentino (1897-1902)”. Ediciones de la Torre. Madrid 1996. Pág. 54.

¹⁸ Falcón, Ricardo, ibid. pág. 25.

¹⁹ Falcón, Ricardo, ibid. pág. 26.

²⁰ Falcón, Ricardo, ibid. pág. 27.

El **riesgo de trabajo** en la embarcación, durante 1901, también se evidencia en las fuentes, donde marineros y foguistas trabajaron con maquinaria impulsada a vapor y con piezas en constante movimiento, que debían refrigerar y pasar a centímetros de las mismas, en la sala de máquinas. La ubicación de la caldera era un espacio reducido puesto que el conducto hacia ella era de 37cm de ancho. Dentro de este reducido espacio donde se encuentran las calderas, cubículo donde dos hombres cargaban de carbón la caldera, y del otro lado, y una puerta contigua conducía al depósito. .



Calderas

A partir de los diarios y periódicos observados durante la huelga de marineros y foguistas que reclamaban no solo el aumento del salario, sino además que se pagase el trabajo nocturno y además un extra por trabajar en días de fiestas. Es decir, al pedir que se reconociera esto exigían en su lucha el acortamiento de la jornada de trabajo.

Los objetivos de la huelga, concretamente, de marineros y foguistas de 1901 era respecto de tres temas: la firma del compromiso realizado el año anterior por la actualización de los salarios, que se pagara el trabajo nocturno en forma diferenciada del trabajo diurno, y la supresión del cuarto de día, que implicaba la subdivisión de la jornada.

En “El Tiempo”, uno de los primeros en hacer eco de la huelga decía y en esto coincidían los demás diarios, que los huelguistas solicitan:

“Que tanto los marineros de los buques del río, como los que trabajan en el Riachuelo, y los que están embarcados a bordo de los vapores de carga, ganen pesos 40 mensuales, dos los días de las fiestas, dos hasta las 12 de la noche y cuatro la noche; que las lanchas de los ríos, los guincheros y contra maestres, además del sueldo de \$ 40 mensuales de su sueldo; que los marineros que navegan en los paquetes de pasajeros ganen el sueldo de \$ 40 mensuales y los

de los vapores remolcadores 35. El sueldo de los foguistas que navegan en los paquetes de los ríos, será de 50 mensuales; el de los remolcadores y vapores de carga \$46.”²¹

En otras palabras, según el tipo de embarcación o actividad desempeñada se pedían lo siguiente: que marineros de buques y los embarcados en los vapores de carga: cuarenta pesos; los de lanchas, guincheros y contra maestres: cuarenta pesos; los marineros de paquete de pasajeros cuarenta pesos y de los vapores y remolcadores: treinta y cinco pesos; los foguistas de paquetes de los ríos cincuenta pesos; los remolcadores y vapores de carga cuarenta y seis pesos mensuales. El reclamo además por el pago en los días de fiestas, el trabajo hasta las doce de la noche y que se pagara el doble por trabajar toda la noche.

La organización de la huelga.

Las fuentes nos indican que en el fragor de los días la huelga se organizaba con asambleas diarias y continuas a través de la comisión directiva, con una comisión de huelga de la sociedad de resistencia²². Asimismo sobre la organización, para pertrecharse de alimentos, tenían una caja de fondos de la sociedad de resistencia preparada para meses incluso, y así poder pasar los días de lucha y proveer a sus familias de sostén. En una de esas oportunidades, se intentó llevar una cocina económica allí al local de la sociedad de resistencia.

Respecto de la organización, dijo La Prensa el 16 de enero:

*“La sociedad cuenta con los medios suficientes para resistir y socorrer a numerosos asociados durante tres meses y espera salir airosa en el conflicto (que a trabajo) con el capitalista”.*²³

En los diarios de la época, a medida que transcurrían los días se caracterizaban por la firmeza y continuidad de la huelga y además su constante crecimiento en cantidad de trabajadores adheridos a la huelga. Lo que anunciaba la paralización del puerto y hasta se planteó la “Huelga General”²⁴. Las reuniones se realizaban frecuentemente en el local de la calle Ayolas 23, La Boca.

La cantidad estipulada de trabajadores de puerto era de 8000, en su mayoría la cantidad de trabajadores marineros y foguistas la poseía la casa Mihanovich (2000). Y en importancia de cantidad de obreros le seguían otras casas armadoras como: “José y Fernando Garay, Curell, Truch y C^a, Pinasco, Camola y Semoville, etc. Entre los que firmaron sin demora fueron Lambruschini, José y Ferrando Garay, Cusell George y C^a, Santiago Ferrando, propietarios de lanchas Mascarello, Pinasco y Figari”²⁵. Hubo un acercamiento el 17 de enero en el cual estuvieron por firmar Mihanovich, Manuel Adano, Bossi y Camuyrano, J. Cardone y S. Amato. La mayoría firmó el compromiso a excepción Mihanovich, Cacciola y Semoville.

En la sociedad de resistencia había 2500 asociados. Además en una nota del diario “La Prensa”, tomaron palabras del presidente y el secretario de la sociedad de resistencia expresando:

²¹ El Tiempo, 15 de enero de 1901.

²² El Tiempo, 16 enero de 1901.

²³ La Prensa, 15 de enero de 1901.

²⁴ La Nación, 16 de enero de 1901.

²⁵ La Nación, 16 de enero de 1901.

“Es cierto que el cabotaje ha sufrido un rudo golpe con la canalización de los ríos, que facilita a los buques de ultramar la entrada a nuestros puertos y la navegación de los ríos Paraná y Uruguay sin necesidad de trasbordo ni de remolcadores, pero el escaso comercio de cabotaje que proporcionaba trabajo a la mitad de la población de la Boca quiso abarcarlo exclusivamente la casa Mihanovich, que entró en competencia rebajando los fletes a términos extremos, con gravamen a las tripulaciones.

“Es inexacto que la casa Mihanovich, según ha manifestado públicamente abone sueldos a tripulantes de las lanchas cuando no trabajan o están amarradas en los diques. Solo quedan a bordo el cocinero y el patrón.

*“Los demás, son licenciados hasta nueva orden””.*²⁶

Este último fragmento de la fuente, nos deja entender que al aumentar el número de buques que podían llegar al puerto por la canalización de los ríos, entonces necesitarían menos de otro tipo de embarcaciones como los remolcadores y por lo tanto de menor cantidad de tripulantes en esta actividad, que hubiera tenido como consecuencia más desocupación. Y entonces, Mihanovich se benefició doblemente a su favor al rebajar los fletes y acaparando el transporte de cabotaje.

Al iniciar la huelga, marineros y foguistas se organizaban la noche anterior, como fue descripta por el “El Tiempo” y dieron cuenta sobre los primeros momentos de la misma:

*“En la reunión que celebraron anoche los huelguistas, y en la que pudimos ver unos cien individuos, poco más o menos, se designaron como siempre, comisiones para vigilar los buques que están sin marineros. Para evitar incidentes desagradables a todos los individuos a quienes se les dio esa comisión, el presidente de la sociedad les secuestró las armas que llevaban, las que no se las entregaran hasta que concluya la huelga.”*²⁷

Y el mismo 19 de enero, se publicaba la noticia sobre de huelga de trabajadores de Ramallo de los galpones y embarcaderos de los señores, Angel Traverso y Genoud Martelli y C^a, aunque el periódico sostenía que exageraban los trabajadores en lo solicitado: *“(…) menor horario para sus trabajos, algún aumento en los sueldos, menor peso en las bolsas de cereales pues aseguran los huelguistas que se les hace trabajar 15 horas por día cargando bolsas de 100 kilos, al hombro; afirmaciones que nos parece sobrado exageradas.”*²⁸. Igualmente esto no quedó allí porque el periódico obrero anarquista La Protesta Humana respondió a estas suspicacias, que intentaban tapan el cielo con un dedo: *“Alrededor de la huelga, los diarios de la localidad, que no le... en zaga a los de otras partes cuando se trata de defender a los explotadores, arman un bochinche fenomenal, pues afirman y aseguran lo de siempre: “que el pedido de los obreros es exagerado”, que será la “ruina y la pérdida” del comercio exportador etc. ¡Qué Lástima! Eso es ya muy viejo y gastado, señores.”*²⁹

Por un lado, durante aquellos días los carpinteros en los talleres de la casa Mihanovich enviaron una carta exigiendo el aumento del jornal en un peso, que en su momento era de cuatro, el viernes veinte de enero³⁰.

²⁶ La Prensa, 17 de enero de 1901.

²⁷ La Nación, 19 de enero de 1901.

²⁸ La Nación, 20 de enero de 1901.

²⁹ La Protesta Humana, 2 de febrero de 1901.

³⁰ La Nación, 20 de enero de 1901.

Por otro lado, los marineros y foguistas recibieron otras adhesiones de trabajadores de puerto desde Montevideo, Paysandú y Concordia, con la promesa de ellos en no embarcarse en la flotilla de Mihanovich. Y al mismo tiempo, en San Nicolás los peones de los embarcaderos, también se solidarizaban y exigían mejoras en condiciones de trabajo y jornal. Lugar donde había problemas de salud y al cual asistían los médicos del Departamento Nacional de Higiene y de la Dirección de la Salubridad de la Provincia.

Las luchas que se iniciaron durante la huelga de marineros y foguistas, dieron cuenta de sus especificidades de una determinada actividad por ejemplo:

“Los estibadores y cargadores de la ribera de San Nicolás, después de 15 días, continúan firmes en ella. Los huelguistas son unos 4.000 y piden lo que menos pueden pedir los obreros 8 horas, abolición de los cuartos de jornal y que las bolsas no excedían de 60 kilos.”³¹, quienes continuaron su lucha y triunfaron quince días después de finalizada la huelga de marineros y foguistas.

La huelga de y la reacción de la oligarquía

Repasando, la huelga se había iniciado durante la mañana del 15 de enero de 1901, duró nueve días en el puerto de la ciudad de Buenos Aires, según fuentes analizadas. **La causa** que desencadenó la huelga radicó en el compromiso que asumieron las casas de navegación el año anterior (1900) que debía firmarse al siguiente año. Teniendo en cuenta que Mihanovich se negaba a realizarlo argumentando que el respetaría el convenio porque el resto de las casas armadoras no cumplían con lo acordado, cuando él ya era el único que no firmaba.

El diario *El Tiempo*, se publicaba en la tarde a la venta al público y podemos inferir que la huelga se inició durante la mañana del 15 de enero, expresando sobre la sociedad de resistencia: *“(…) está dispuesta a continuar la actitud asumida ayer provocando una huelga general entre dichos gremios, en vista de que sus gestiones no han sido atendidas por varios armadores, a quienes se les pide la renovación del compromiso firmado el año pasado.”³²*

La presión fue de tal magnitud, que la **reacción** de la oligarquía no se hizo esperar, “La Prensa” expresaba que por parte de los dueños de casas armadoras, la mayoría dio muestra de voluntad por la solución de la huelga, entre ellos: Lambruschini, Garay, Ferrando Macureito, Luis Marcacijo, Angel Gardella, Pedro S. Tobal, Santiago Ferrando, Curel Truch y C^a, José Pinasco y C^a, Leonardo Tito y C^a entre otros.

“La Prensa” en los tres días sucesivos al inicio de la huelga se informaba sobre la voluntad del resto de las casas armadoras por resolver el conflicto firmando el compromiso que había presentado la sociedad gremial, que tenía como consecuencia el pago de los jornales y las horas extraordinarias. La que resistía constantemente fue la casa Mihanovich de manera tal fue que pretendió llevar **mano de obra de rompehuelgas** paralelamente al conflicto, uno de los más enriquecidos en estos años, de buena posición en breve tiempo. Su intención

³¹ La Protesta Humana, 2 de febrero de 1901.

³² El Tiempo, 15 de enero de 1901.

claramente fue traerlos desde Montevideo, Paraguay y Corrientes para que rompieran la huelga, cuando se esperaba que firmase dicho compromiso.

En La Nación, el 17 de enero dice:

“Como dijimos ya, los efectos de la huelga sólo la sufren los propietarios de embarcaciones que no han querido renovar el compromiso del año anterior.

Ayer cumplieron con este requisito los Sres. M. Adano, B y Camuyrano, etc.

El Sr. Mihanovich sigue negándose a firmar el documento en cuestión; y se propone hacer frente a la huelga, con la gente que haga venir de Montevideo, Paraguay y Corrientes.

Además, las lanchas que no necesite la casa para las operaciones del momento, van a ser amarradas, y en las embarcaciones que no tengan marineros, se tomarán peones. Para los vapores de la carrera a Montevideo existe la idea de embarcar gente en aquel puerto.

Con estas medidas espera la casa Mihanovich evitar perjuicios que pueda ocasionarle la huelga, si ella se extiende a una gran parte de su personal.”³³

De esta manera fue notoria la pretensión de Nicolás Mihanovich de imponer las condiciones ya que decía no acceder primero, hasta que las demás compañías hicieran lo mismo, argumentando pues que aquellas no cumplirían con la tarifa general. En el periódico La Protesta Humana descubrieron y difundieron las oscuras intenciones de propietario de la casa de navegación publicando cuando:

“Los patrones, con el apoyo de la autoridad, usan de todos los medios rastreros contra los obreros varias cuadrillas de peones contratados para romper la huelga y llevadas a San Nicolás con engaño, se plegaron al movimiento.”³⁴

La respuesta del Estado fue a través de medidas directas: en primer lugar, vigilando a los huelguistas, además detuvieron a unos por “distribuían cartelitos”³⁵ que llamaban a la huelga; en segundo lugar, con la prefectura marítima que dictó la orden de que no más de dos personas recorriese los diques en la zona portuaria. Esencialmente sus acciones se dirigieron a evitar que se expandiera la huelga porque incluso se expresa:

“Los empresarios en salvaguardia de sus intereses, se han dirigido al jefe de policías, pidiéndole el envío de soldados de guarda corceles, aun de impedir que los huelguistas ejerzan presión de ningún género sobre los demás que desean incorporarse al trabajo”³⁶.

También se prohibió colocar una bandera roja en el local de la sociedad de resistencia, según expresa. Se observa de esta manera que utilizaron todas sus herramientas para evitar lo inminente, la huelga. Es más, diarios como La Nación publicaban: *“La prohibición de enarbolar una bandera no impidió que el local de la sociedad de resistencia se viera invadido ayer por numerosos socios que iban a ponerse de acuerdo para levantamiento, el cual se prepara hoy en algunos buques.”³⁷*

Es decir hubo todo intento de coartar toda acción y organización para que fuese quebrada la huelga, evitando que se difundiera, con represión policial, con guarda corceles y sitiando el puerto. Que cada día se menciona que la situación estaba controlada salvo por: *“La policía que vigila los pasos de los huelguistas, no ha tenido que intervenir hasta ahora en ningún incidente.*

³³ La Nación, 17 de enero de 1901.

³⁴ La Protesta Humana, 2 de febrero de 1901.

³⁵ La Nación, 16 de enero de 1901.

³⁶ La Prensa, 19 de enero de 1901.

³⁷ La Nación, 16 de enero de 1901.

*Fueron detenidos algunos huelguistas que distribuían cartelitos en los que se incita a sus compañeros a declararse en huelga, pero se les puso en libertad horas más tarde*³⁸
Esto significaba que todo el tiempo estaban alertas y preparados para reprimir la huelga:

*“La Prefectura Marítima ha comunicado a la secretaría gremial, que disolviera todo grupo de huelguistas que exceda de dos personas y que recorra los diques o se acerque a la ribera.”*³⁹ Otro día se aclaraba y sin demora se intentaba demostrar que la situación estaba bajo control *“Detuvo ayer a dos de aquellos que recorrían juntos la dársena sur; y la comisaría 32ª a uno, son las únicas detenciones de ayer.”* Sin embargo, la huelga continuaba creciendo más allá del lugar mismo donde se encontraban.

Aquellos datos cristalizaban la tensión existente durante la huelga, ya que también se iba ampliando cada vez más desde el segundo día. Tanto que en el segundo día en las operaciones en lanchas y pailebots de la casa Mihanovich, no pudieron hacer ni carga ni descarga porque estaban amarrados los siguientes en *“La Boca y Barracas: “Moravia, “Adria”, “Spalato”, “Ragusa”, “Concordia”, “Venecia”; “Ursula”, “Mira...r”, “Artemia” y “Oriente”*

*También se plegaron a la huelga los tripulantes de los remolcadores de “Vigilancia” y “Oriente”*⁴⁰

La huelga fue exitosa en sus reivindicaciones de clase, pero hay algo más particular que fue en la manera en que Mihanovich expresó su firma del compromiso publicó una carta al diario La Nación, se entiende por ello que había una gran confianza y relación entre el director del diario y el autor de la carta:

“Buenos Aires, 22 de enero de 1901—Señor director de LA NACIÓN—Presente—Muy estimado señor: Queriendo desvirtuar malas interpretaciones respecto a la conducta observada por mi casa con motivo de la huelga de los marineros de mis lanchas, y con el fin de dejar bien aclarado mi proceder respecto de los sueldos de las tripulaciones de las mismas, ruego a V. ilustrado diario, que durante el corriente año seguiré pagando los mismo sueldos que he pagado el año pasado, y esto siempre que los demás lancheros no rebajen dichos sueldos, en cuyo caso me vería obligado a proceder de igual modo.

*Agradeciéndole la publicación de éstas líneas, lo saludo muy atento y S. S. —N. Mihanovich.”*⁴¹

De allí en más se dio por terminada la huelga con triunfo de los trabajadores.

Cabe la pregunta quién era Nicolás Mihanovich, provenía de Yugoslavia y después de la guerra del Paraguay impulsó visiblemente la industria naval. Conformó primero “La Platense Flotilla Company” en 1898 por 92.000 libras, La Platense fue parte de una sociedad que tenían con Saturnino Ribes pero no duró demasiado porque hicieron un pacto, en el cual se dividían sus acciones en dos ríos en el Paraná y en el Uruguay, sin embargo Mihanovich terminó comprando su parte a los herederos de Ribes dos años después.⁴² Además su hermano e hijos continuaron con la casa de navegación absorbiendo a las casas más pequeñas de navegación. Esta casa inicialmente tenía capitales ingleses con el nombre de The Argentine Navigation Co. En algunas de las embarcaciones que fueron compradas, se pueden apreciar

³⁸ La Prensa, 16 de enero de 1901.

³⁹ La Prensa, 17 de enero de 1901.

⁴⁰ La Prensa, 17 de enero de 1901.

⁴¹ La Nación, 23 de enero de 1901.

⁴² González Climent Aurelio, Climent Anselmo: “Historia de la Marina Mercante” pág. 435 a 436.

por el registro bruto de los buques que compró al exterior a otras casas de navegación. Observamos que en un principio eran de capacidad de carga en toneladas determinadas que con el tiempo aumentaron. A medida que concentró el mercado de cabotaje empezó a diversificarse el tipo de embarcaciones, desde buques hasta lanchas. Tanto que estableció circuitos de paseo con instalación hotelera, en el Real San Carlos a cuatro kilómetros de Colonia (1910). Esto se halla estudiado en el libro de Roberto A. Delu⁴³ que estudia los buques de este período. Los datos que ha volcado el autor nos permite tener información sobre sus primeras embarcaciones, por dar un ejemplo fueron de 719 toneladas, “Tridente” (1899) y “Colonia” en 1910 era de 2036 toneladas de registro bruto (vapor a ruedas) ya con capacidad de espacio para pasajeros, estas son otras muestras de magnitud del crecimiento de semejante empresa familiar, a esto nos referimos más arriba con la capacidad de carga.

Por lo tanto podemos analizar la rápida concentración económica a través de este empresario por el volumen que podían transportar en sus embarcaciones, desplazando a otros rivales y absorbiéndolos al mismo tiempo. Por supuesto, lo podemos observar también en los distintos empresarios nombrados en las fuentes durante la huelga de marineros y foguistas, por la diversidad de embarcaciones en registro bruto de buques en este caso y en otro tipo de embarcaciones como lanchas, remolcadores, vapores de carga o ferrocarriles etc.

El problema de aquellos que intentaron obtener beneficios a costa de los trabajadores.

Antes de que finalizara la huelga nos encontramos con otros detalles más que interesantes sucedidos durante y después del éxito de la lucha. Respecto de aquellos que sacaron tajada. La situación fue más compleja, por los relatos de diarios como La Prensa o La Nación, no tuvieron esto en cuenta. Pero sí en La Vanguardia y lo que observamos fue:

“La sociedad “Marineros y Foguistas” acaba de conseguir que el Sr. Nicolás Mihanovich volviera sobre sus pasos, consintiendo como los demás en firmar el convenio por el cual se compromete a pagar los mismos sueldos que el año último a los 2500 marineros y foguistas que tiene a sus órdenes.

“Después de 7⁴⁴ días de luchar con verdadero tesón y de haber conseguido desde el primer momento que los demás armadores renovaran el compromiso, la sociedad de Marineros y foguistas ve coronados sus esfuerzos por el triunfo más completo.

“Merece la benemérita Sociedad Marineros y Foguistas por su noble y levantada propaganda a favor del pobre obrero, un aplauso por el triunfo obtenido que La Unión le tributa entusiasta:

“En el plano local de la sociedad, enseguida que se supo la noticia, se impartieron órdenes para que todos los huelguistas van a sus trabajos después de 7 días de asueto que terminaron con un triunfo completo.”⁴⁵

En los periódicos La Vanguardia y la Protesta Humana nos dieron otra información y elementos para entender lo que sucedió durante los días de la huelga y también algo que los diarios de gran tiraje no poseían. Entonces, lo que salió a la luz fueron irregularidades sobre los miembros dirigentes de la sociedad de resistencia de marineros y foguistas. En el

⁴³ Delu, Roberto Andrés: “Buques Nacionales del pasado”. Ligrafik. 1984 (pags. de 7 a 31)

⁴⁴ Según las fuentes consultadas, la huelga duró nueve días.

⁴⁵ La Vanguardia, 26 de enero de 1901.

periódico “La Vanguardia” y en los sucesivos números, en el apartado Movimiento Económico y Gremial. Quien sostenía al advertir a los trabajadores sobre los tejes y manejes de algunos miembros. Siempre aclarando en la fuente que no incluye a todos los obreros sino en particular esos “abogadillos mercenarios” y “rubicundos burguesotes”⁴⁶ que sacaban provecho de la sociedad de resistencia.

Resulta que durante la huelga, casi al final, aparece nombrado Angel Capurro como abogado consultor. El junto a otro personaje habían tomado protagonismo recién al finalizar el conflicto. Ya que en sus inicios el presidente de la sociedad de resistencia era Antonio Fianaca⁴⁷. Durante el primer día de la huelga fue él quien presentó el documento ante los dueños de las lanchas y recién entraba en escena, en las fuentes a partir del 21 de enero, Angel Capurro. Pero lo que nos advertía La Vanguardia, fue que una vez finalizada la huelga este abogado sacó sendos beneficios. La consecuencia, fue la obtención a su favor por haber sido elegidos presidente y socio honorario de la sociedad de resistencia Antonio Garibaldi y Angel Capurro, respectivamente. La crítica apuntaba a lo siguiente: que durante la huelga fueron otros obreros a acompañarlos y solidarizarse en la lucha y sin embargo, ellos impidieron que se dejara entrar a nadie y tampoco permitieron que se acercara un miembro de la redacción del periódico La Organización⁴⁸, en ambos casos, la intención era la misma. El periódico revelaba en sus siguientes artículos la denuncia a esos dos, Capurro y Garibaldi, porque siendo miembros honorarios de la sociedad de resistencia en realidad cobraban sendos sueldos. En la Vanguardia informaban y denunciaban lo siguiente:

“Empezaremos por hacer público que acaban de ser nombrados el abogado Angel Capurro como socio honorario y el señor Antonio Garibaldi presidente honorario.

*Ahora bien: el primero es un burgués y clerical empedernido, es decir, uno de los que desean que la clase trabajadora siga sufriendo y sudando la gota gorda para proporcionar riquezas a los privilegiados de la sociedad. El otro es un politiquero, y la de peor clase, que en las últimas elecciones apoyaba el candidato policial”*⁴⁹.

Por lo antes dicho, en realidad estos dos sacaron provecho en beneficio propio de su participación durante la huelga, en otras palabras que no defendían al movimiento obrero más que así mismos. Y en el siguiente número profundizaron sobre ellos y otro más como Romualdo Benincasa:

“El señor Romualdo N. Benincasa, contador público nacional, y el señor doctor Angel Capurro, cabecillas y mangoneadores en la susodicha sociedad, son dos jesuitas, de quienes debieran guardarse los obreros.

*El primero es miembro de la Comisión Directiva de la Sociedad Católica de la Boca, y director y fundador del pasquín clerical La Libertad que se fundió por no poder sostener polémicas con otros periódicos locales.*⁵⁰

En el diario La Prensa, hablan con dos, el presidente y el secretario de la sociedad de resistencia pero no especifican sus nombres, sería Fianaca y su secretario:

⁴⁶ La Vanguardia, 26 de enero de 1901.

⁴⁷ La Nación, 16 de enero de 1901.

⁴⁸ La Vanguardia, 26 de enero de 1901.

⁴⁹ La Vanguardia, 9 de febrero de 1901.

⁵⁰ La Vanguardia, 16 de febrero de 1901.

“A nuestra pregunta sobre las causas primordiales que obligaron a la sociedad a dar ese paso extremo, contestaron que eran “las exigencias”, que se reputan excesivas, de la empresa Mihanovich.

“El año pasado un mes después de haber puesto su firma a la tarifa para los tripulantes de su flotilla, bajo pretexto de excesivo personal, que en esos buques es siempre escaso, sino para equilibrar el acuerdo de 35 a 40 pesos mensuales:

“Los tripulantes agobiados por el trabajo incesante, querían levantarse en huelga el mes de Marzo último; pero los buenos oficios puesto en práctica por la comisión directiva, que no tenían recursos con que sostener el movimiento de protesta, consiguió apaciguar los ánimos.”⁵¹

Lo interesante de la fuente fue que las primeras eran muy ricas en el detalle sobre los hechos, aunque también eran muy lineales en el análisis sobre el movimiento obrero, es aquí donde La Vanguardia, junto a La Organización y La Unión; La Protesta Humana, daban detalles tales que era improbable en diarios de gran tiraje de la época, por no decir imposible. En otras palabras, qué pasaba dentro del movimiento obrero.

Desde La Protesta Humana, lo que tenemos además es una firme respuesta hacia las conclusiones de la elite sobre el movimiento obrero, su respuesta fue contundente, así como también respecto de aquellos que actuaron con objetivos mezquinos. Decía: *“Las Huelgas. La de marineros y foguistas del puerto, terminó, al perecer con triunfo para los obreros.*

No esta mal, pero el comedero de los doctores y otras yerbas que lo tienen a la sociedad de aquellos obreros-y con seguridad también en la casa de los patrones.”⁵² Sus dichos son directos y contundentes respecto del panorama del sindicato.

Se entiende, entonces que el anarquismo se había penetrado dentro del movimiento obrero. Pero al mismo tiempo, sectores de la burguesía buscaban sacar provecho de las sociedades de resistencia. En este sentido, diversos empresarios y contratistas se organizaban en agencias privadas o asociaciones “amarillas”, con el argumento de “trabajo libre” que muchas veces se disponían a romper las huelgas o grupos de choque, para luego romper las huelgas con “inspectores que muchas veces actuaban armados”⁵³

Otro problema que aparecía en la fuente fue trascendental en las distintas organizaciones: el pago o no de sueldos a los integrantes de los sindicatos. Y esto último estaba relacionado con la ideología que marcaban los diferentes caminos del movimiento obrero, posteriormente expresado en congresos. Tema que no profundizaremos por razones de espacio.

II. a. La embarcación, la exposición de los trabajadores

El buque *Fragata* originariamente es de 1897, el que observamos ha tenido varias modificaciones en 1925, se realizaron en el astillero que los construyó, en Birkenhead, Liverpool, Inglaterra. En este buque se retiraron los tubos lanzatorpedos, se cambió el sistema eléctrico y se suprimieron las santabárbaras de popa.

⁵¹ La Prensa, 17 de enero de 1901.

⁵² La Protesta Humana, 2 de febrero de 1901.

⁵³ Falcón, Ricardo, *ibídem* pág. 71.

Ingresando observamos el casco en el que se observa primero los timones, dos las chimeneas, de donde salía el humo quemado en las calderas despedido por la combustión de la quema del carbón. El casco, tiene hacia la popa están los timones, hacia la proa una cabina de navegación.

La cubierta tiene varias posibilidades de descenso a distintas partes del barco, uno es hacia popa, hacia la proa y debajo de la cabina de navegación, la cocina. En la entrada desde popa podemos bajar hacia lo camarotes de oficiales o del capitán del barco, continúa y tenemos lugar de descanso de suboficiales, tanto a babor como a estribor, también un generador eléctrico de corriente alterna, y en la parte central hay un conducto hacia la sala de máquinas. Contiguo a esto, antes de descender, hay un pequeño taller donde se hacía reparación y armado de piezas con torno, fresa y perforadora. Además cercano a esta puerta se encuentra el comedor de de los foguistas. Es notable también observar el contraste que hay en entre el lugar de reunión de los oficiales, marineros y los foguistas es tajante.



Comedor de marineros y foguistas



Cámara de oficiales

Entrando desde la popa lo que encontramos es el lugar donde estaba el torpedo, en el compartimento, en parte dormían los marineros y los foguistas, otra parte de ellos los hacía también en cubierta. El descanso se hacía en los coys con hasta tres niveles de colchones colgantes, por decirlo de alguna manera, también dormían en cubierta y guardaban los coys en unos cubículos laterales. En el compartimento siguiente estaba el espacio para la comida y esparcimiento, para los marineros y foguistas, también allí dormían.

Entonces observaremos la sala de máquinas, tiene un primer nivel en el que se ven las tapas de los tres diferentes tanques, al bajar, hacia la popa hay una compuerta que conduce al eje principal. Allí abajo tenemos varios motores de transmisión de 2000 HP, a la izquierda lo que se encuentran son otros conductos de la energía liberada, esas tapas que vimos en el primer nivel son de tres cilindros de distinto tipos de presión (de alta presión, media y baja) máquina alternativa de propulsión es accionada por estos tres cilindros de triple acción directa vertical, con condensador de superficie. Instalada en 1897, en Birkenhead, Inglaterra, el original, bajando las escaleras se debe bajar con una escalera de treinta y tres centímetros, los

espacios para acercarse a las piezas en movimiento del motor a fin de refrigerar son mínimos y para ir de un punto a otro los espacios para desplazarse lo son también.



Parte superior de sala de maquinas



Sala de máquinas parte inferior



Parte trasera

De todas maneras, se debe tener en cuenta que al ser un buque militar tenía grandes espacios para armamento. Y en una embarcación mercante tendría más bien espacios destinados al comercio o para los pasajeros, sean de primera o de segunda clase.

El trabajo en embarcación, características.

Las fuentes nos dejaron información sobre los distintos tipos de transportes marítimos que se utilizaban en el puerto de Buenos Aires, buques, pailebosts, remolcadores, lanchas, guincheros, estos variaban en función del tonelaje y la utilidad en el transporte de importaciones, exportaciones y pasajeros. Además, los transportes marítimos variaban en el calado de los buques y la profundidad del río por lo cual era posible la utilización de transporte marítimo ligero que terminara de hacer llegar a tierra los objetos que provenían de desde Europa o Brasil.

Cuando la embarcación quedaba amarrada al puerto, la tripulación y el resto debían descender, salvo dos quedaban al cuidado de la misma. Luego subían los trabajadores de tierra, como los que hacían las descargas, los estibadores, y si era necesario iba a los astilleros para hacer reparaciones o mantenimiento, en esos años el único astillero que había en Buenos Aires se encontraba en Tigre.

El ámbito de trabajo de los marineros y foguistas era muy de reducido, rodeados de maquinaria en funcionamiento permanente, que probablemente doblaban su altura, con condiciones peligrosas al límite, por la cercanía y las altas temperaturas, la sala de máquinas tenía estos riesgos el trabajo. La zona de los foguistas, en la embarcación era en prácticamente de oscuridad, sin aire más que aquel que alimentaba la caldera para el carbón, el sector que conduce a las calderas mide alrededor de treinta y siete centímetros, llegando a las dos calderas.

La carga de carbón se iniciaba con la carga de carbón se llamaba la “carboneada” con carros entre la mayoría de los miembros de la tripulación, el volumen del carbón era de 300 toneladas. Entonces, hemos visualizado que los habitáculos donde trabajaban los foguistas y maquinistas eran sumamente reducidos, en la sala de máquinas, con las piezas móviles, engranajes, el ruido y movimiento constante de las máquinas, el calor de las calderas y de un riesgo latente. De arriba hacia abajo, tenían reducidos conductos para caminar entre los distintos sectores de la embarcación. Otro riesgo fueron las altas temperaturas de las calderas, donde se generaba el vapor. Energía para impulsar a las embarcaciones del período. El resto de los mecanismos a través de tuberías que conducían el vapor a presión, esto también implica reflexionar sobre la edad promedio de vida en principio por las partículas de carbón ingeridas.

Otra característica de los obreros de tripulación es que al llegar a tierra volvían a sus hogares. Mientras, quedaban sólo dos personas arriba de la embarcación. Luego subían los trabajadores de tierra como los estibadores, o los técnicos para control en distintos aspectos o si fuera necesaria la reparación, una vez realizada la descarga, se dirigía al astillero, el único en esos años estaba en Tigre.

El alto grado de solidaridad de estos trabajadores se caracterizó fuertemente por el esfuerzo continuo para reunirse, aún después de los trabajos realizados en las diversas embarcaciones. Eso no fue un impedimento para continuar los prolegómenos de la huelga de 1901.

IV. Consideraciones finales

Hemos tenido en cuenta el contexto histórico del período ya que fue una constante en el Estado reflejado en opresión representada en leyes tales como la de Residencia (1902), listas negras, represión policial, estados de sitio como moneda corriente, ley de defensa social (1910) u organismos que “arbitraran” entre el estado y el movimiento obrero tales como Departamento Nacional del Trabajo (1907).

Entonces como resultado de en las dos exploraciones propuestas se ha observado que la huelga iniciada por la sociedad de resistencia de marineros y foguistas en 1901, sobre sus causas, consecuencias así como también la respuesta violenta del Estado y de los propietarios de las casas de navegación, han sido respondidos. Estos trabajadores fueron apoyados a pesar de ello, por el resto de los obreros desde ciudades como Ramallo, San Nicolás de los Arroyos y Bahía Blanca. Esto nos explica que la organización de la huelga tuvo repercusiones entre sus pares y también desde aquellos que ejercían toda presión para evitar que llevara a cabo la huelga y todo atisbo de crecimiento de la misma, por la fuerza y por las leyes.

El movimiento obrero se organizó en sociedades de mutuales y de sociedades de resistencia. La huelga era una herramienta para defenderse de la explotación a la cual estaban sometidos y como lo expresó Ricardo Falcón⁵⁴

“En las luchas salariales y por condiciones laborales contra la represión y la desocupación los militantes obreros habían formado una experiencia”

Entonces, habrá que tener en cuenta la huelga de marineros y foguistas dentro de este contexto, y que en el corto plazo se producía la conformación de la Federación Obrera Argentina, el 5 de mayo de 1901 y un año después se produjo la primera huelga general. Y a lo que se apunta además es a tenerla en cuenta en el flujo y reflujo de fuerzas del movimiento obrero. Y para ello profundizamos en la experiencia vivida en aquellos días.

Por un lado, hemos observado en las fuentes otro conflicto, dentro del movimiento obrero por la intervención de otros sectores que se disputaban la adhesión de los trabajadores, en este caso por los empresarios o sectores católicos. Y por otro lado el debate al interior del movimiento obrero sobre el pago o no a sus integrantes de sueldo o no.

En conclusión estos trabajadores estaban organizados y preparados, en el cual el anarquismo tenía preeminencia, en la huelga que iniciaron, y durante el período comprendido por este trabajo. Se habían organizado con una caja de fondos para una huelga de meses incluso, exploramos su espacio de trabajo en una embarcación cercana a su tiempo profundizando en sus causas y consecuencias, dentro y fuera del ámbito de los trabajadores, y la reacción tanto de la patronal como desde el Estado.

En resumen, podemos afirmar que los trabajadores estaban organizados, la huelga era una herramienta de reivindicaciones obreras, centralmente como el aumento del salario y la reducción de la jornada de trabajo. En un flujo y reflujo de las fuerza del cual forma parte la huelga que hemos analizado (1901). Al mismo tiempo, el Estado penetraba en la sociedad argentina a través de sus instituciones y de la cual en 1902, su punta de lanza fue la ley de Residencia.

⁵⁴ Falcon Ricardo: ibídem pág. 91.

Bibliografía:

- Bilski, Oscar: “La FORA y el movimiento obrero (1900-1910)”. Tomo1. CEAL. 1985
- Cuesta, Martín: “Precios e Instituciones Políticas” en Pasado y futuro una complejidad en clave política. Martín Cuesta y Mario Serrafiero Editores. Sociedad científica Argentina. 2008.
- Delú, Alberto Andrés: “Buques Nacionales del pasado”. Editorial Ligrafik. 1984.
- Falcón, Ricardo: “El mundo del trabajo urbano (1857-1899)”. CEAL.1986.
- Falcón, Ricardo: “Orígenes del movimiento obrero (1890-1914)”. CEAL.1984.
- González Climent, Aurelio y Anselmo, González Climent, “Historia de la Marina Mercante”. Astilleros y Fábricas Navales del Estado. 1973.
- Marotta, Sebastián: “Génesis del sindicalismo argentino” Tomo 1. Buenos Aires. Lacio. 1960.
- Oved, Iaacov: “El anarquismo y el movimiento obrero en Argentina” Siglo XXI Editores.1978.
- Zaragoza, Gonzalo: “Anarquismo argentino (1876-1902)”.Ediciones de la Torre. Madrid. 1996.
- Tanzi, Héctor José: “Compendio de la Marina Mercante Argentina”. Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval. 1994.
- Rock, David: La Construcción del Estado y los movimiento políticos en la Argentina, 1860-1916). Editorial Prometo.2006.