

Universidad de Buenos Aires

Facultad de Derecho

Maestría en Derecho y Economía

Tesis:

Un kraken sindical en el puerto de Buenos Aires. Análisis económico e histórico de la regulación del trabajo marítimo durante la primera democracia argentina, 1916-1921.

Tesista:

César Angel Oscar Villena

DNI 29. 637. 392.

octubre2110@hotmail.com

Director:

Dr. José A. Lapierre.

14 de enero de 2019.

AGRADECIMIENTOS.	7
INTRODUCCIÓN.	9
ACLARACIONES SOBRE LA EXPOSICIÓN.	15
CAPÍTULO 1. MERCADO DE TRABAJO Y SINDICATO.	19
El análisis clásico.	19
El análisis marginalista.	20
El análisis keynesiano.	23
El análisis en posguerra.	24
El análisis en Argentina.	27
A modo de cierre.	29
CAPÍTULO 2. CAJA DE HERRAMIENTAS.	33
La acumulación de capital en general.	33
Valor, mercancía y contrato.	33
El dinero en tanto capital.	34
Concentración y centralización de capital.	34
Análisis económico.	39
Monopolio, Teoría de los juegos y Estrategias.	39
Burocracia sindical y la relación agente/principal.	45
A modo de cierre.	48
CAPÍTULO 3. ECONOMÍA, HUELGAS Y LEYES.	51

El contexto económico.	51
El contexto sindical.	58
El contexto normativo laboral.	67
A modo de cierre.	70
<i>CAPÍTULO 4. LA EMPRESA Y EL SINDICATO</i>	73
La empresa.	73
El sindicato.	78
A modo de cierre.	83
<i>CAPÍTULO 5. TRABAJO MARÍTIMO Y REGULACIÓN</i>	85
La división de trabajo.	85
El marco jurídico del buque.	86
El marco jurídico del capitán.	88
El marco jurídico de otros sujetos.	89
El Estado, la empresa y los juristas.	92
<i>CAPÍTULO 6. ESTADO, DECRETOS Y CONFLICTO.</i>	99
El escenario.	99
Decreto del 22 de febrero de 1919.	100
Decreto del 15 de marzo de 1919.	103
Decreto del 28 de marzo de 1919.	105
Decreto del 26 de mayo de 1919.	107

Resolución del 4 de junio de 1919.	108
Resolución del 21 de mayo de 1921.	109
Decreto del 13 de septiembre de 1921.	113
El análisis por los representantes de los empresarios.	114
A modo de cierre.	117
<i>CONCLUSIÓN.</i>	119
<i>BIBLIOGRAFÍA GENERAL.</i>	123

AGRADECIMIENTOS.

En primer lugar, quiero reconocer a la comunidad de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, en especial a sus autoridades, que me beneficiaron con una beca de posgrado por ser miembro de carrera docente. Espero, con este trabajo, estar a la altura de enriquecer la discusión científica y contribuir a mejorar la enseñanza y la investigación en esta casa de estudios y en el área que podemos denominar "derecho y economía del sindicalismo". El desarrollo de las fuerzas productivas del trabajo social basadas en la robótica y la Inteligencia Artificial, el avance del capital mundial que somete a millones de personas a la particularidad de población obrera sobrante para su valorización, el crecimiento exponencial del capital ficticio, los límites de la renta del suelo para Argentina, ya sea en su variante agraria o, en un futuro, energética, obliga a los individuos que portamos una conciencia científica, jurídica y económica, a evaluar la historia de las relaciones sociales que nos antecedieron, descubrir las determinaciones que están hoy presentes y proyectar las que vendrán. Nuestra facultad ha sido la cuna de los cuadros dirigentes de este país y resulta primordial conocer el pasado para anticiparse a las olas y tormentas que se aproximan en las próximas décadas.

Por otra parte, quisiera expresar mi agradecimiento al Dr. José Augusto Lapierre por haber aceptado dirigir esta tesis y siempre tener la mejor predisposición conmigo. Las charlas con él han sido muy enriquecedoras y estimulantes, llenas de anécdotas muy valiosas.

En un sentido más íntimo, no puedo dejar de mencionar a mis compañeros de maestría, con quienes terminamos la cursada y formamos un lindo grupo. A Tatiana y a Estefanía, por el café colombiano y la atención. A Marta, que lo sabe todo. A Bachi, por las cervezas que no fueron. A Maxi, por sus historias raras. A Lucho, por la alegría constante. A Pablo, por la complicidad permanente. A Ricardo y Mara, por el pensamiento simple y claro. A Caro por el oído atento y la humildad. A Barby, por la sonrisa fácil. A Fernanda, Gabriela y Federico, por los asados, las noches, los sueños y las anécdotas compartidas. A Alice, por el cariño mutuo y las dudas existenciales. A Polo, por ser excéntrico y un buen tipo. A Quique, por sus pantalones.

También quiero mencionar a algunos compañeros de cátedra que siempre han respetado mi manera rara de pensar y me han abierto puertas. A Luis Alberto Rey, quién me motivó a discutir y descubrir de nuevo la economía política y la macroeconomía, por su amistad. A Diego Freedman y a Juan Albornoz por la camaradería, la confianza y las charlas de fútbol.

A mi familia y mis amigos, que son todo para mí. Por el amor etéreo, que es el contenido más hermoso de las relaciones sociales que nos determinan. Acaso, lo único que importa.

César Villena, enero de 2019.

INTRODUCCIÓN.

El actual sindicalismo argentino está atravesado por la tendencia a la centralización, que en términos económicos puede pensarse como una propensión a la monopolización de la oferta de trabajo. La regulación jurídica vigente hace que la estructura sindical se caracterice por la existencia de un sindicato único por rama productiva, o el monopolio de la representación, con una personería gremial determinada por el Estado, o el monopolio de la negociación colectiva, las restricciones a las huelgas, el diseño unitario de las reglas laborales, la propiedad sindical de las obras sociales, la autarquía económica y el diseño unitario de los instrumentos de política económica.¹

El origen de esta estructura sindical centralizada se remonta a la normativa laboral de mediados de la década de 1940. Todo este proceso político tiene como mito fundador la huelga del 17 de octubre de 1945, momento a partir del cual el sindicalismo parece haberse convertido en un factor de poder de la vida política argentina: Luis Gay, José Espejo, Andrés Framini, Pérez Leirós, Vandor, Rucci, Saúl Ubaldini, Lorenzo Miguel, Hugo Moyano, por sólo nombrar a algunos, han dirigido máquinas sindicales con capacidad de presión y movilización. Este fenómeno ha sido propio de todo país capitalista medianamente desarrollado², pero uno de los rasgos específicos en estas tierras ha sido su vínculo político directo con la figura de Perón³, lo que ha generado la idea muy extendida de que éste habría inventado a la clase obrera argentina. Uno de los historiadores más importante del sindicalismo peronista lo dice abiertamente:

“En un sentido importante, la clase trabajadora misma fue constituida por Perón: su propia identificación como fuerza social y política dentro de la sociedad nacional fue, al menos en parte, construida por el discurso político peronista, que ofreció a los

¹ Caro Figueroa, Armando, *La reforma laboral, Macri y la Historia*, Salta, 19 de noviembre de 2017, disponible en <http://armandocarofigueroa.blogspot.com.ar> Consultado el 08/03/2018.

² Herberg, Will, “Bureaucracy and Democracy in Labor Unions”, in *The Antioch Review* Vol. 3, No. 3, Autumn, 1943; Ross, Arthur M., “The Trade Union as a Wage-Fixing Institution”, in *The American Economic Review*, Vol. 37, N° 4, 1947; Wright Mills, C., *The New Men of Power. America's Labor Leaders*, 1948; Allen, V. L., *Power in Trade Unions: A Study of Their Organization in Great Britain*, Longmans, Green, 1954; Tannenbaum, Frank, *Filosofía del Trabajo*, Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1957; Dahrendorf, Ralf, *La clases sociales y su conflicto en la sociedad industrial*, Ediciones Rialp SA, Madrid 1962; Fitch, John A., *Función social del sindicalismo*, Editorial Vea y Lea, Buenos Aires, 1964. Lester, Richard, *As Unions Mature. An analysis of the evolution of American Unionism*, Princeton Legacy Library, 1958; Packard, Vance, *Los buscadores de prestigio*, Eudeba, Buenos Aires, 1962; Lipset, Seymour Martín, *El hombre político*, Eudeba, Buenos Aires, 1964; Allen, V. L., “Trade unions in contemporary capitalism”, in *The Socialist Register*, 1964.

³ De Imaz, José Luis, *Los que mandan*, Eudeba, Buenos Aires, 1964, Capítulo XI; Di Tella, Torcuato, Lucien Brams, Jean Daniel Reynaud y Alain Touraine, *Sindicato y Comunidad. Dos tipos de estructura sindical latinoamericana*, Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1967; Di Tella, Torcuato y otros, *Estructuras Sindicales*, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, 1969; Peralta Ramos, Mónica, *Etapas de acumulación y alianzas de clases en la Argentina (1930-1970)*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 1972, pp. 165-166; Zorrilla, Rubén H., *El liderazgo sindical argentino. Desde sus orígenes hasta 1975*, Ediciones Siglo Veinte, Buenos Aires 1983; Torre, Juan Carlos, *La Vieja Guardia Sindical y Perón. sobre los orígenes del peronismo*, Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Buenos Aires, 2006.

trabajadores soluciones viables para sus problemas y una visión creíble de la sociedad argentina y su papel que les correspondía en ella.”⁴

También es frecuente que se presente al derecho laboral como fruto de la acción del peronismo y se dediquen pocos párrafos al análisis de la legislación previa a 1945.⁵ El Decreto 23.852 de 1945 de Asociaciones Profesionales Obreras, luego ratificado por la Ley N° 12.921 de 1947, aparece como un parte aguas, al darle a los sindicatos alineados con el gobierno la personería gremial, el monopolio de representación de los obreros del sector y el monopolio de negociación del contrato colectivo de trabajo. Así, el rasgo clave del sindicalismo a partir de Perón habría sido la estatización del movimiento sindical.

Por otra parte, en el mundo de los estudiosos de la economía, se asume que el período de 1880-1930 fue la etapa de mayor desarrollo económico en nuestro país.⁶ En el mundo de los estudiosos de la política, se observa que entre 1916 y 1930 se habría asistido a la primera experiencia de un régimen republicano y democrático.⁷ Y en el mundo de muchos estudiosos del movimiento obrero, y en el no menos importante imaginario social de varios sectores políticos, se cree que la regulación en favor del trabajo habría sido un fenómeno propio del peronismo.⁸

⁴ James, Daniel, *Resistencia e Integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2005, p. 56.

⁵ Las excepciones más claras son los trabajos de Coca, J., *Derecho burgués y derecho obrero*, CEAL, Bs. As., 1985; Díaz, H., *Ley Sáenz Peña. Pro y contra*, CEAL, Bs. As., 1983; Panettieri, José, *Las primeras leyes obreras*, CEAL, 1984; Levaggi, A., “Historia del derecho argentino del trabajo (1800-2000)”, en *Iushistoria*, Universidad de El Salvador, Buenos Aires, 2006.

⁶ Cortes Conde, Roberto, *El Progreso Argentino, 1880-1914*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1979; Cortés Conde, R., *La economía argentina en el largo plazo (siglos XIX y XX)*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1997; Díaz Alejandro, Carlos F., *Ensayos sobre la historia económica argentina*, Amorrortu, Buenos Aires, 2002 (1970); Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. un siglo de políticas económicas argentinas 1880-2002*, Editorial Ariel, 2003; Phelps, Vernon, “El crecimiento de las inversiones extranjeras en la Argentina, 1910-1934”, en Giménez Zapiola, Marcos (compilador), *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, B. As., Amorrortu, 1975; Vázquez Presedo, Vicente, *El caso argentino. Migración de factores, comercio exterior y desarrollo*, Eudeba, Buenos Aires, 1971.

⁷ Ansaldi, Waldo, “La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático.”, en Falcón (director) *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Editorial Sudamericana, Bs. As., 2000; Gallo, Ezequiel y Silvia Sigal, “La formación de los partidos políticos contemporáneos: la UCR (1890-1916)”, en Di Tella, Torcuato, Gino Germani, Jorge Graciarena y Colaboradores, *Argentina, sociedad de Masas*, Eudeba, Buenos Aires, 1965; Garguín, Enrique, “Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930”, en Panettieri, José (compilador), *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Eudeba, Buenos Aires, 2000; Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la República verdadera; 1910-1930*, Editorial Emecé, 2007; Horowitz, Joel, *El radicalismo y el movimiento popular (1916-1930)*, Editorial Edhasa, Buenos Aires, 2015; Johnson, John J., *La transformación política de América Latina: surgimiento de los sectores medios*, Ediciones Hachette, Buenos Aires, 1961 (1958 en inglés); Smith, Peter, “Los radicales argentinos y la defensa de los intereses ganaderos, 1916-1930” (1967), en Giménez Zapiola, *El régimen oligárquico*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 1975; Rock, David, *El Radicalismo Argentino, 1890-1930*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 2001.

⁸ Belloni, Alberto, *Del anarquismo al peronismo. Historia del movimiento obrero argentino*, Editorial Peña Lillo, Buenos Aires, 1960; Colom, Eduardo, *El 17 de octubre, la revolución de los descamisados*, Buenos Aires, 1946; James, Daniel, *Resistencia e Integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*, Editorial Siglo XXI, Buenos Aires, 2005; Juárez, Juan C., *Los trabajadores en función social*, Ateneo, Buenos Aires, 1947; Liberal, José, *Culminación del sindicalismo argentino. Síntesis histórica y recopilación legal*, Buenos Aires, 1951; Perelman, Ángel, *Cómo hicimos el 17 de octubre*, Buenos Aires, 1961; Ponce, Ángel, *Historia del movimiento obrero argentino*, Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral,

Si observamos la primera presidencia de Yrigoyen, encontramos que tuvo un aliado muy particular, la *Federación Obrera Marítima (FOM)*, que nucleaba a los trabajadores de los barcos de bandera nacional. Este gremio es poco conocido, sin embargo, entre 1916 y 1921 fue uno de los principales interlocutores del poder ejecutivo nacional, cuyo peso, si se nos permite una analogía histórica, podría compararse al que ha tenido el gremio de camioneros en las últimas décadas en nuestro país. La federación tuvo una conducción gremial nacional, centralizada, de ideología reformista y que trataba directamente con el poder político para resolver sus conflictos con las empresas.⁹ Este proceso de ascenso del sindicato a partir de 1916 fue acompañado de un breve boom económico y una regulación jurídica del trabajo marítimo muy particular, que se dio dentro de un marco más general de producción de normas jurídicas sobre el mercado de trabajo en nuestro país, a partir del accionar de Departamento Nacional de Trabajo.¹⁰ En lo que hace al mercado de trabajo marítimo y portuario, las direcciones empresariales y sus intelectuales orgánicos reclamaban la libertad del trabajo en el puerto de Buenos Aires, lo que implicaba restablecer su derecho de contratar a los trabajadores que desearan y no sólo a los sindicalizados. Algunos de los rasgos de la tendencia a la centralización del sindicalismo que son evidentes a partir del peronismo, parecen estar presentes en algunos sectores en las décadas previas.

Ante estos hechos, la pregunta de nuestro trabajo de investigación es: ¿fueron las regulaciones promovidas por el gobierno de Yrigoyen en el mercado de trabajo de la rama marítima las que transformaron a la FOM en un factor de poder entre 1916 y 1921?

En las primeras décadas del siglo XX, las empresas y los gremios más importantes eran los ligados al transporte. Nuestro país ha sido un espacio nacional de acumulación de capital donde han abundado las condiciones naturales propias para el transporte capitalista por agua y llegó a desarrollar un capital privado que tendió a centralizar económicamente la rama marítima, conocido como la empresa Mihanovich-Dodero¹¹, que fue expropiada por Perón en 1949, con la intención de montar sobre él una gigantesca marina mercante estatal.¹² Los estudios históricos marítimos oscilan entre la función económica del puerto

1947; Recalde, Héctor, *Una Historia Laboral Jamás Contada*, Editorial Corregidor, 2012; Reyes, Cipriano, *Cómo yo hice el 17 de octubre*, Buenos Aires, 1973.

⁹ Caruso, Laura, *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2016; Horowitz, Joel, *El radicalismo...*, op. cit., 2015; Lucena, Alberto y Cesar Villena, "La Primera Burocracia Sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921", en *Anuario del CEICS N° 2*, Buenos Aires, 2008; Rapalo, María Ester, *Patrones y Obreros. La ofensiva de la clase propietarias*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2012; Troncoso, Oscar, *Fundadores del gremialismo obrero I*, CEAL, Buenos Aires, 1983; Villena, Cesar, *La Lucha de Clases en el Puerto de Buenos Aires: La Federación Obrera Marítima 1920-1921*, Tesis de Licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2009.

¹⁰ Lobato, Mirta Zaida y Juan Suriano, *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*, Edhasa, Bs. As., 2013; Soprano, Germán, "El Departamento Nacional del Trabajo y su Proyecto de Regulación Estatal de las Relaciones Capital-Trabajo en Argentina 1907-1943", en Panettieri, José (comp.), *Argentina...* op. cit.; Suriano, Juan, "El estado argentino frente a los trabajadores urbanos: política social y represión, 1880-1916", en *Anuario 14*, Segunda Época, Rosario, 1989-1990; Suriano, Juan, "La política laboral durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen: entre continuidades y rupturas, el rol del Departamento Nacional del Trabajo", en Plotkin, Mariano y Eduardo Zimmermann (comp.), *Los saberes del Estado*, EDHASA, Bs. As., 2012.

¹¹ Dodero, Luis, *La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores. Origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada*, Impreco Gráfica, Buenos Aires, 1976.

¹² Siepe, Raimundo y Monserrat Llairó, *Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955*, Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, Documento de Trabajo N° 12, Buenos Aires, noviembre de 2001.

de Buenos Aires¹³, la importancia de tener un puerto de aguas profundas¹⁴, la navegación de los ríos¹⁵ y el desarrollo de la Marina Mercante, con escritos en general a cargo de militares.¹⁶ Aunque el estudio más profundo sobre la rama marítima se encuentra en la obra del economista González Climent¹⁷, existen algunas tesis doctorales que analizan los problemas de la marina mercante dentro de la estructura económica argentina, que conjugan las primeras colecciones de estadísticas y normativa.¹⁸

¹³ Ortíz, Ricardo, *Valor económico de los puertos argentinos*, Editorial Losada, Bs. As., 1943; Frachtenberg, Eduardo, *Fletes marítimos, industria Naval y Balanza de pagos*, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Bs. As., 1970; Valdez, Goyeneche, Jorge, *La estructura pesquera argentina. El problema pesquero en la economía argentina*, Eudeba, 1974; Pereyra, Horacio, *Competencia entre puertos. Buenos Aires-Montevideo y la Ley de Aduanas de 1835*, Ediciones Macchi, 1984; Lázzaro, Silvia, *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*, CEAL, Buenos Aires, Tomo I y II, 1992; Cristini Marcela, Ramiro Moya y Guillermo Bermúdez, *Infraestructura y costos de logística en la Argentina*, Documento de Trabajo N° 75, FIEL, Bs. As., diciembre 2002.

¹⁴ Pantaleo Abalos, Mario Jorge, "Puerto de aguas profundas como polo de desarrollo", en *Realidad Económica N° 18*, Bs. As., 1974; Anónimo, "Investigación (II) Transporte por agua", en *Realidad Económica N° 23*, Bs. As., 1976; Padín, Luis, "Argentina, un desafío al mundo para salir del caos", en *Boletín del Centro Naval N° 816*, enero de 2007.

¹⁵ Kroeber, Clifton, *La navegación de los ríos en la historia argentina*, Paidós, Buenos Aires, 1967; Pérez, María Emilia, *La navegación fluvial y el sistema portuario en Chaco y Formosa entre 1880 y 1960*, Cuadernos de Geohistoria Regional N° 28, Resistencia, Chaco, 1993.

¹⁶ AAVV, *Historia marítima argentina*, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1970. Entre los escritores no militares de esta obra colectiva, resaltan los aportes de los economistas González Climent, Vázquez Presedo, el historiador Caillet Bois y el jurista Ruiz Moreno.

¹⁷ González Climent, Aurelio, *El Cabotaje en la Argentina*, Librería Editorial Ciencias Económicas Macchi, Bs. As., 1954; González Climent, Aurelio y Anselmo González Climent, *La marina mercante argentina de ultramar: barcos sin política naviera*, Volumen 3 de Ediciones Problemas Nacionales, Ediciones Problemas Nacionales, 1956; González Climent, Aurelio, *Elementos para el estudio de la economía energética argentina*, Ediciones Macchi, 1955; González Climent, Aurelio, *La industria naval argentina*, Universidad de Buenos Aires, Instituto de Economía del Transporte, 1956; González Climent, Aurelio, *Alberto Dodero, su vida, su obra, sus barcos*, Buenos Aires, 1989; González Climent, Aurelio y Anselmo González Climent, *Historia de la Marina Mercante Argentina*, varios volúmenes, Buenos Aires, 1973.

En relación a la expropiación del capital más concentrado de la rama marítima en 1949, puede verse: Siepe, Raimundo y Monserrat Llairó, *Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955*, Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, Documento de Trabajo N° 12, Buenos Aires, noviembre de 2001.

Hay observaciones biográficas de los fundadores de la empresa Mihanovich-Dodero en Azzi, María Susana y Ricardo de Titto: *Pioneros de la industria argentina*, El Ateneo, Buenos Aires, 2008. También se encuentra disponible en formato de libro, las memorias del Dodero, dirigente de la empresa: Dodero, Luis, *La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores. Origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada*, Impreco Gráfica, Buenos Aires, 1976.

¹⁸ En orden cronológico, podemos mencionar las siguientes: Aimo, Angel, *Situación de la marina mercante argentina: cabotaje nacional y sus necesidades, medidas tendientes a la creación de nuestra marina de ultramar*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1916; Russo, Luis, *La marina mercante argentina*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1937; Stadler, Remigio, *Política de la marina mercante nacional*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1937; Aguilar, Mario Jorge, *La condición jurídica del capitán de buque, su evolución*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1949; Pasini Costadoat, Carlos Alberto, *El derecho aeronáutico de guerra*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1950; Gardella, Sebastián José, *La marina mercante nacional*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1950; Cappagli, Alberto C., *Transporte de mercadería por agua*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1952; Carbone, Guido, *El régimen de las adquisiciones y los planes en la administración militar: ejército, marina y aeronáutica*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1954; Davolio, Amadeo, *Algunos aspectos del transporte en la economía argentina*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1954; Fava, Luis, *Aspectos económicos de la flota mercante argentina*, Facultad de

En relación a los obreros marítimos, aparecen menciones en los trabajos dedicados al radicalismo y al sindicalismo¹⁹, pero, la obra de la historiadora Laura Caruso es la más importante.²⁰ Nosotros mismos hemos desarrollado una línea interpretativa sobre el sindicato marítimo al que caracterizamos como la primera burocracia sindical argentina, a partir de un enfoque marxista²¹, que ha suscitado un debate aún abierto.²²

Sin embargo, en la presente tesis hemos de salirnos del análisis marxista de la lucha de clases y la burocracia sindical, para enfocarnos en un análisis económico de las reglas de juego en el mercado de trabajo marítimo. A sabiendas de que los enfoques son irreconciliables desde el punto de vista epistemológico, metodológico, político y filosófico, sin embargo, a nivel del análisis y a la hora de pensar problemas, pueden llegar a conclusiones semejantes, pero que se exponen con expresiones diferentes.

Nuestra hipótesis es que la FOM fue una especie de factor de poder entre 1916 y 1921 porque se habría transformado en *un monopolio de oferta de trabajo marítimo como consecuencia de la política de Yrigoyen* de impulsar reglas de negociación del contrato de trabajo coordinada por el Gobierno Nacional que provocaron la anulación de la libertad empresarial para contratar libremente la fuerza de trabajo en el puerto de Buenos Aires, promoviendo que sólo los obreros agremiados a la federación pudieran trabajar.

Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires, 1957; Caminos, Hugo, *El transporte marítimo de la correspondencia en América*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1964; Azar, Héctor José, *Marina mercante nacional e industrial y política naviera*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1965; Marsimian, Miguel Ángel, *Política económica argentina de la marina mercante*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1966; Cerutti, Roberto, *Naturaleza jurídica de la responsabilidad del transportista en materia marítima y aeronáutica*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1969.

¹⁹ Del Campo, Hugo, *Sindicalismo y Peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Siglo XXI Editores Argentina, Buenos Aires, 2005; Falcón, Ricardo y Alejandra Monserrat: "Estado, empresas, trabajadores y sindicatos.", en Falcón, Ricardo, *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Ed. Sudamericana, Bs. As., 2000; Garguín, Enrique, "Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930", en Panettieri, José (compilador), *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Eudeba, Buenos Aires, 2000; Horowitz, Joel, *El radicalismo y el movimiento popular (1916-1930)*, Editorial Edhasa, Buenos Aires, 2015; Marotta, Sebastián, *El movimiento sindical argentino*, Ediciones Lacio, Buenos Aires, Tomo 1, 1960; Rock, David, *El Radicalismo Argentino, 1890-1930*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 2001; Rapalo, María Ester, *Patrones y Obreros. La ofensiva de la clase propietaria*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2012; Troncoso, Oscar, *Fundadores del gremialismo obrero 1*, CEAL, Buenos Aires, 1983.

²⁰ Caruso, Laura, *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2016. También puede verse: Adelman, Jeremy, "State and labour in Argentine. The port workers of Buenos Aires", in *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, vol. 25, 1993; Contreras, Gustavo Nicolás, *La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista*, PIMSA, Documento de Trabajo N° 71, Buenos Aires, 2008-2009; Monserrat, M. Alejandra, "La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930", en Cañete Victoria y otros, *Los puertos y su gente, pasado, presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Ediciones Gesmar, Mar del Plata, 2011.

²¹ Lucena, Alberto y Cesar Villena, "La Primera Burocracia Sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921", en *Anuario del CEICS N° 2*, Buenos Aires, 2008; Villena, Cesar. *La Lucha de Clases en el Puerto de Buenos Aires: La Federación Obrera Marítima 1920-1921*, Tesis de Licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2009.

²² Caruso, *Embarcados...* op. cit., p. 236; Serrano, Ana, "Luces y sombras sobre el sindicalismo revolucionario en Argentina: balance historiográfico para un nuevo estudio", en *Hic Rhodus, Crisis capitalista, Polémica y Controversia*, Número 9, diciembre de 2015, pp. 104-105.

ACLARACIONES SOBRE LA EXPOSICIÓN.

A los fines de clarificar la lectura, hemos utilizado, en las citas, los tres puntos suspensivos para indicar que omitimos transcribir texto que consideramos irrelevante para la idea que queremos destacar. Los puntos suspensivos entre corchetes se refieren, en cambio, a palabras o frases que la documentación no nos ha permitido divisar por el paso del tiempo. Las palabras entre corchetes, son aquellas que podemos inducir de la fuente, pero de las que no estamos enteramente seguros, por lo tanto, debe ser tomada como una sugerencia. Cuando la palabra se encuentra entre paréntesis se debe a que hemos adaptado su gramática al estilo que utilizábamos en el texto en general.

Las cursivas utilizadas en el texto son siempre nuestras y tienen como objetivo destacar ideas o categorías que nos parecen importantes.

Los gráficos están basados en cuadros estadísticos publicados en las obras citadas en cada caso. En la medida en que nos fue posible, recurrimos a bases de datos que detallan la metodología de elaboración. Las bases más completas se encuentran en los trabajos de Vázquez Presedo, Orlando Ferreres y de Juan Iñigo Carrera. Hasta donde sabemos, este último es el único que ha elaborado una serie de largo plazo de la renta de la tierra.

En algunos capítulos, donde se exponen algunas síntesis históricas, nos hemos basado en una reelaboración sustancial de nuestra tesis de licenciatura en historia en la FFyL de la UBA, que, si bien tenía un objetivo diferente que el presente texto, es un insumo de descripciones fácticas muy valioso. En tal sentido, lo hemos indicado explícitamente.



CAPÍTULO 1. MERCADO DE TRABAJO Y SINDICATO.

En el presente capítulo presentaremos una historia de los principales desarrollos teóricos sobre el análisis económico del mercado de trabajo y la aparición de los sindicatos obreros.

El análisis clásico.

La economía política moderna reconoce su origen en general en la obra *Una investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones* (1776) del escocés Adam Smith, aunque muchos remarcan la importancia de los fisiócratas franceses²³, los mercantilistas ingleses²⁴, la escuela española de Salamanca²⁵ e incluso la influencia de los árabes²⁶.

En un principio, Adam Smith sostiene que el valor de cambio de las mercancías está dado por la cantidad de trabajo incorporada en ellas²⁷ y asocia la idea de trabajo a la de sacrificio o la pérdida de libertad y felicidad.²⁸ Sin embargo, a medida que avanza en su exposición, advierte que los poseedores de mercancías no calculan el valor de las mismas en cantidades de trabajo sino en cantidades de otras mercancías o dinero.²⁹ Y, termina argumentando que el trabajo sólo es la fuente del valor en las sociedades primitivas³⁰ y que, en el capitalismo, el valor está dado por los costos de producción, es decir, por la suma de salarios, ganancias y rentas.³¹

En relación al mercado de trabajo, marca que el nivel salarial depende del acuerdo entre el trabajador y el empleador, quienes tienen intereses contrarios.³² Si bien ambos se necesitan, dada la legislación del siglo XVIII en Inglaterra, los empleadores son pocos y

²³ Cusminsky De Cendrero, Rosa, *Los Fisiócratas, Selección*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1991.

²⁴ Rubín, Isaac Illich, *A History of Economic Thought*, Pluto Press, New York, 1987 (original en ruso, 1924), Parte 1 (Cap. 1 a 8), traducción de Graciela Molle y Alejandro Fiorito (cátedra de Economía, Universidad de Buenos Aires) disponible en <https://www.marxists.org/espanol/rubin/1924/historia-pensa-econ.htm> Consultado el 29 de marzo de 2018.

²⁵ Pérez de Antón, Francisco, *El legado de la escuela de Salamanca*, Conferencia expuesta en la Universidad Francisco Marroquín el 6 de mayo de 1992, disponible <http://www.miseshispano.org/2018/01/el-legado-de-la-escuela-de-salamanca/> Consultado el 29 de marzo de 2018.

²⁶ Hopkins, Nicholas, "Engels and Ibn Khaldún", in *Journal of Comparative Poetics No. 10*, Marxism and the Critical Discourse, Department of English and Comparative Literature, American University in Cairo and American University in Cairo Press, 1990, pp. 9-18; Viguera Molins, María Jesús, *Ibn Jaldún: el Mediterráneo en el siglo XIV: auge y declive de los imperios*, Fundación José María Lara, 2006.

²⁷ Smith, Adam, *An inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Liberty Classic, Indianapolis, 1981, Chapter V, pp. 47-48. Disponible en http://files.libertyfund.org/files/220/0141-02_Bk.pdf Consultado el 30 de marzo de 2018. Ver también: Kicillof, Axel, *De Smith a Keynes. Siete lecciones de historia del pensamiento económico. Un análisis de los textos originales*, Eudeba, Buenos Aires, 2010, Lección 1 y 2.

²⁸ *Ibíd.*, p. 50-51.

²⁹ Smith, *An inquiry...* op. cit., p. 49.

³⁰ *Ibíd.*, p. 65.

³¹ *Ibíd.*, pp. 68-69.

³² *Ibíd.*, pp. 83-84.

disfrutaran el poder de unirse mientras los obreros tienen prohibido hacerlo.³³ En estos conflictos, los empleadores aguantan más tiempo, ya que pueden vivir un año o dos con lo que poseen, en cambio, los obreros no pueden subsistir mucho. Esta determinación empuja los salarios al nivel de subsistencia.³⁴

Tiempo después, David Ricardo postula que el valor de cambio de las mercancías tiene como fuentes a la escasez y al trabajo.³⁵ Asegura que el salario natural es diferente del salario de mercado, entendiendo al primero como el propio para subsistir y reproducirse, y, por lo tanto, dependiente del de los alimentos y de las otras mercancías requeridas para el sustento de la familia.³⁶ Por otra parte, el salario de mercado es el determinado efectivamente por la oferta y la demanda, así "la mano de obra es cara cuando es escasa, y barata cuando es abundante. Por mucho que pueda su precio de mercado desviarse del natural, tiene, lo mismo que las mercancías, cierta tendencia a ajustarse a éste."³⁷

En otro orden, también queremos llamar la atención sobre un aporte importante de Ricardo: la teoría de la renta diferencial de la tierra, que es donde acentúa el problema de la escasez en la oferta. "La renta es aquella porción del producto de la tierra que se paga al propietario por el uso de la potencia original e indestructible del suelo."³⁸ Sucede que la tierra es escasa y puede tener fertilidades y ubicaciones respecto de los mercados muy diferentes, generando que una misma inversión de capital en dos terrenos de calidades distintas genere productividades del trabajo diferentes, a partir de la cual, se producen tasas de ganancias diferenciales y un ingreso extraordinario en favor de los mejores suelos.³⁹ En esta teoría de la renta del suelo se encuentra la base de la microeconomía actual.

*En este sentido, queremos rescatar que, tanto Smith como Ricardo, pensaban el mercado de trabajo en términos del crecimiento económico del largo plazo, de allí que prestaran atención a la cantidad de población como determinante de la oferta de trabajo. De los planteos de ambos surge que, al analizar el mercado de trabajo, no apreciaron el papel que jugaría el sindicalismo, probablemente debido a la fragilidad de la organización de los trabajadores a fines del s. XVIII y a principios del s. XIX.*⁴⁰

Pasemos entonces al análisis de la escuela marginalista, que dio lugar a la corriente neoclásica actualmente dominante en el ámbito académico internacional.

El análisis marginalista.

La teoría clásica del valor tiene una serie de problemas. Ya sea porque la proposición de los costos de producción de Smith implica una tautología o porque la teoría del valor

³³ Al respecto puede verse: Rudé, George, *The Crowd in History. A Study of Popular Disturbances in France and England, 1730–1848*, Wiley & Sons, New York, 1964. Thompson, E.P., *The Making of the English Working Class*, Víctor Gollancz, London, 1963.

³⁴ Smith, *An iniquity...* op. cit., p. 85.

³⁵ Ricardo, David, *Principios de economía política*, Sarpe, Madrid, 1985, Cap. I, pp. 27-28, 51.

³⁶ *Ibíd.*, p. 87.

³⁷ *Ibíd.*, p. 88.

³⁸ *Ibíd.*, Cap. II, p. 63.

³⁹ *Ibíd.*, pp. 64-66.

⁴⁰ Hasta donde conocemos, la mejor obra para analizar la cuestión del mercado de trabajo en los economistas clásicos es Rodríguez Caballero, Juan Carlos, *La economía laboral en el período clásico de la historia del pensamiento económico*, Tesis Doctoral, Universidad de Valladolid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Valladolid, 2003. En esta obra, en rigor, se exponen los aportes de los economistas anteriores a la revolución marginalista, entre los cuales, nosotros hemos decidido sólo hablar de Smith y Ricardo porque nos parecen que sintetizan el corazón de la problemática.

trabajo de Ricardo choca con el hecho de que la igualación de las tasas de ganancias se topa con la determinación del valor vía el trabajo en la medida en que explotaciones con distintas dotaciones de trabajo tienen una ganancia equivalente en función del capital adelantado.⁴¹

Ante estas cuestiones se abren cuatro caminos. En primer lugar, un eclecticismo en manos de Stuart Mills quien produjo el tratado de economía por excelencia de la segunda mitad del siglo XIX.⁴² En segundo lugar, asoma el abandono de la teoría del valor trabajo por la teoría de la utilidad marginal por Jevons, Walras, Menger, Alfred Marshall y Pareto, entre otros, quienes introducen el análisis matemático.⁴³ El marginalismo prospera en dos escuelas, la neoclásica, que constituye la dominante, y la austríaca.⁴⁴ En tercer lugar, surge la crítica de la economía política de Karl Marx, quien sostiene que el valor de las mercancías brota del trabajo socialmente necesario que se realiza de manera privada, autónoma e independiente⁴⁵. Finalmente, la escuela ricardiana evoluciona hasta la actualidad a través de los trabajos de Dmitriev, Bortkiewicz, Sraffa y Pasinetti, entre otros, quienes incorporaron el álgebra matricial, determinando los precios a partir de las relaciones técnicas de producción⁴⁶.

Los marginalistas se apartan de la teoría del valor trabajo, y en el caso de los neoclásicos, generalizan las determinaciones que Ricardo observó en la rama agraria. En 1871, Jevons abandona la teoría clásica del valor, puesto que su causa ya no estaría en el trabajo sino en la utilidad, y que sólo en manera indirecta aquel podía jugar un papel en su determinación.⁴⁷ En esta línea, la mercancía trabajo es identificada con el esfuerzo que implica la pérdida de placer, algo así como lo antinatural. De allí, que este dolor o displacer, deba ser remunerado. Así, el trabajo en tanto dolor debe ser resarcido con la obtención de un placer futuro y no por el resultado inmediato de su actividad.⁴⁸ Asimismo, Jevons señala

⁴¹ Astarita, Rolando, *Valor, mercado mundial y globalización*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2004, Capítulo 3; Kicillof, *De Smith a Keynes...* op. cit., pp. 140-144.

⁴² Kicillof, *De Smith a Keynes...* op. cit., Lección 4, pp. 157-171.

⁴³ Kicillof, *De Smith a Keynes...* op. cit., Lecciones 4 y 5; Napoleoni, Claudio, *El pensamiento económico en el siglo XX*, Editorial Oikos, Barcelona, 1964, Cap. 1 y 2.

⁴⁴ Las obras más relevantes son: Carl Menger, *Sobre la Teoría del Capital* (1888); Eugen von Böhm-Bawerk, *Capital e Interés* (1884); Ludwig von Mises *La acción humana: Tratado de Economía* (1949), y, Friedrich Hayek *Camino de servidumbre* (1944). En español, puede verse al respecto, Huerta de Soto, Jesús, *La escuela austríaca: mercado y creatividad empresarial*, Editorial Síntesis, 2000.

⁴⁵ Caligaris, G. y A. Fitzsimons, *Relaciones económicas y políticas. aportes para el estudio de su unidad con base en la obra de Karl Marx*, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 2012; Guerrero, Diego, *Historia del pensamiento económico heterodoxo*, Editorial Trotta, Madrid, 1997, Cap. 3, 6 y 10; Iñigo Carrera, Juan, *El capital: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia*, Ediciones Cooperativas, 2004.

⁴⁶ Dobb, Maurice, "El sistema de Sraffa y la crítica de la teoría neoclásica de la distribución", en Braun, Oscar (Selección), *Teoría del capital y la distribución*, Editorial Tiempo Contemporáneo, Buenos Aires, 1973; Fiorito, Alejandro y Fernando H. Azcurra, *Capital y Excedente*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2005, Capítulos 9 y 13; Guerrero, *Historia del pensamiento...* op. cit., Cap. 4 y 8; Napoleoni, *El pensamiento...* op. cit., Cap. IV y XII.

⁴⁷ Jevons, William S., *The Theory of Political Economy*, London, Macmillan and Co., 1888 (1871), Chapter 1, point 1. 3, Chapter V, <http://www.econlib.org/library/YPDBooks/Jevons/jvnPE1.html#Chapter%201> Consulted 07/04/2018. Esta posición fue postulada simultáneamente por otros economistas: Menger, Karl, *Principles of Economics*, Ludwig von Mises Institute, 1976 (1871), Chapter. III, pp. 114-148 (puede encontrarse una traducción al español de la obra en <http://www.hacer.org/pdf/Menger00.pdf>); Walras, León, *Elementos de Economía Pura o Teoría de la riqueza social*, Alianza Editorial, Madrid 1987 (1874), pp. 149-159.

⁴⁸ Jevons, William Stanley, *La teoría de la economía política*, Ediciones Pirámide, Madrid, 1998, pp. 183-189. Las determinaciones del mercado de trabajo en Jevons puede verse sintetizado en Escartín González,

que el trabajo se aplica hasta el punto en que el aumento de la utilidad iguale el incremento del sufrimiento en que se incurre al adquirirlo. Entonces, el salario se establece por la productividad marginal del obrero.⁴⁹

A fines del siglo XIX, Alfred Marshall reelabora la tradición ricardiana con la tesis del marginalismo y da lugar a la escuela actualmente dominante en economía, la neoclásica. Para ello defendió que la curva de demanda está regida por la utilidad marginal y tiene pendiente negativa. En cambio, la curva de oferta está fijada por los costos marginales de producción y posee una pendiente positiva porque asume que existe una productividad marginal decreciente que los incrementa.⁵⁰ Además, afirma que, en última instancia, los costos de producción se reducen al trabajo y a la espera, constituyendo el costo real.⁵¹

Si nos enfocamos en el mercado de trabajo, al mirar la oferta, describe que, a cada obrero, una hora más de trabajo le implica un sacrificio mayor, *una desutilidad marginal de trabajo creciente*. De allí que sólo ofrecerán trabajar más horas si se les da un salario mayor. *El salario de equilibrio se dará en el punto en que el salario pagado sea igual a la desutilidad del trabajo puesto que más allá de ese punto, el salario no compensará el sacrificio de trabajar una hora más*. Por otra parte, al analizar la demanda, bajo el supuesto de la ley de rendimientos decrecientes, postula que el aumento de la ocupación de obreros trae aparejado una disminución del producto marginal. *Ambos movimientos generan que, en el punto de equilibrio, se igualen el salario real, la productividad del trabajo y desutilidad de trabajar*.⁵²

Paralelamente, tenemos la obra del norteamericano J. B. Clarke, que clarifica que los ingresos del trabajo y el capital, el salario y el interés, respectivamente, están dados por la productividad marginal de esos factores.⁵³ Además, determina que el producto creado por una unidad final de trabajo social establece el estándar de los salarios y es esto lo que permite el ajuste automático en cada parte del sistema industrial.⁵⁴

Claro que el supuesto detrás del planteo es que existe competencia perfecta y una oferta de los factores de producción. Sin estos fundamentos, no es posible defender la idea de que el salario se fija por el producto marginal del trabajador. Al respecto, la economista Montuschi argumenta que "existen tantas teorías de la productividad marginal como economistas. Ya Marshall, contemporáneo de Clark... sostenía que no podía interpretarse la teoría de la productividad marginal como una teoría de los salarios. Una teoría de los salarios debe incluir explicaciones de las fuerzas que gobiernan tanto la demanda como la oferta de trabajo. Por lo tanto, en la tradición marshaliana, la productividad marginal de trabajo determina únicamente la demanda de mano de obra y, para obtener una teoría completa de los salarios, resultaría necesario introducir supuestos adicionales respecto de la oferta. Este punto de vista más realista y menos restrictivo deja, no obstante, sin resolver

Eduardo, *Historia del pensamiento económico*, Edición digital, Tema 23, "El marginalismo: Jevons", pp. 357 y ss, Disponible en <http://personal.us.es/escartin/> Consultado el 15 de octubre de 2018.

⁴⁹ Jevons, *La teoría de la economía política*, op. cit., p. 220.

⁵⁰ Marshall, Alfred, *Principios de Economía. Introducción al estudio de esta ciencia*, Editorial Síntesis, Madrid, 2005, Libro III, Capítulo 3, Libro V, Capítulos 5 y 8. Ver también Kicillof, *De Smith...*, op. cit., Lección 5.

⁵¹ Marshall, *Principio...*, Libro V, Capítulo 6.

⁵² En este punto seguimos el desarrollo de Kicillof, op. cit., pp. 229-232.

⁵³ Clark, John Bates, *The Distribution of Wealth: A Theory of Wages, Interest and Profits*, Macmillan Company, New York, 1908 (1899), Chapter XI. Disponible en: https://oll.libertyfund.org/titles/329#Clark_0190_273 Consultado el 6/1/2019.

⁵⁴ Idem,

el problema crucial de cómo resultarán, en definitiva, determinados los salarios en el mercado de trabajo.”⁵⁵

El análisis keynesiano.

El enfoque de Marshall se sustenta en que la idea de que la tasa de interés y la tasa salarial de equilibrio vacían los mercados. “Dicho de otro modo, la oferta de trabajo, en condiciones de equilibrio normal... resulta siempre igual a la demanda de trabajo... En síntesis, esta teoría de la distribución afirma que en condiciones de equilibrio, todo el trabajo y todo el capital ofrecidos son empleados.”⁵⁶

En 1913, Pigou, sucesor de Marshall en Cambridge, exhibe una investigación en la cual defiende la opinión de que la desocupación tenía como causa los intentos de mantener tasas de salarios rígidas por medio de sindicatos y leyes de salario mínimo.⁵⁷ Luego, en 1933, amplió su exposición, introduciendo un instrumental matemático mayor, con la idea de explicar la crisis de 1930.⁵⁸

Frente a este postulado, Keynes marca que la visión clásica de la ocupación tiene dos supuestos. En primer lugar, al mirar la demanda de trabajo, que el salario real es igual al producto marginal del trabajo, lo que podría no darse si la competencia y los mercados no son perfectos. En segundo lugar, al mirar la oferta de trabajo, que la utilidad del salario real es igual a la desutilidad marginal del mismo. El problema con este punto sería que no admite la desocupación involuntaria.⁵⁹

A continuación, Keynes pone sobre la mesa sus críticas a la teoría clásica del mercado de trabajo encarnada en Marshall y Pigou: que la conducta real de los obreros se guía por el salario nominal; que si el salario real baja, no hay abandono de los puestos de trabajo; que el contrato de trabajo entre empresarios y obreros no puede ser un medio para hacer coincidir el salario nominal con la desutilidad marginal⁶⁰; que cabe la posibilidad de “que no exista un procedimiento para que el trabajador pueda reducir su salario real a una cantidad determinada, revisando los convenios monetarios con los empresarios... son otras varias las fuerzas que determinan el nivel general de los salarios reales.”⁶¹

⁵⁵ Montuschi, Luisa, *El poder económico de los sindicatos*, Eudeba, Buenos Aires, 1979, pp. 42-43.

⁵⁶ Kicillof, op. cit., pp. 231.232. Este autor profundiza esta observación en Kicillof, Axel, *Fundamentos de la Teoría General. Las consecuencias teóricas de Lord Keynes*, Eudeba, Buenos Aires, 2007, Capítulos 6 y 11.

⁵⁷ Pigou, A. C., *Unemployment*, Henry Holt and Company, New York, 1913. Ver al respecto: Leiserson, W. M., “Unemployment by A. C. Pigou”, in *The American Economic Review*, Vol. 4, No. 4 (Dec., 1914), pp. 918-920.

⁵⁸ Pigou, A. C., *The Theory of Unemployment*, MacMillan and Co., London, 1933. Un análisis de la evolución de la cuestión puede verse en Knight, Karen, *A. C. Pigou's the theory of unemployment and its corrigenda: the letters of Maurice Allen, Arthur L. Bowley, Richard Kahn and Dennis Robertson*, Discussion paper 14.08, Business School, University of Western Australia, 2014. Keynes ensaya una crítica detallada de esta obra en Keynes, J. M., *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2005, Libro V, Capítulo 19, Apéndice: *La Teoría de la desocupación del profesor Pigou*, pp. 229-236.

⁵⁹ Keynes, *Teoría general...*, op. cit., pp. 26-27.

⁶⁰ *Ibíd.*, pp. 28 y 30.

⁶¹ *Ibíd.*, p. 31.

Para Keynes, el salario real depende del nivel de ocupación⁶², determinada por la demanda efectiva, que a su vez depende de la propensión marginal a consumir y los incentivos a invertir, para los cuales toman vital importancia la tasa de interés y la eficiencia marginal del capital. De esta manera, la curva de oferta de trabajo, definida por los deseos de los obreros en el sistema clásico, desaparece en el sistema keynesiano.⁶³ Va de suyo que las críticas al mercado de trabajo del economista inglés son incompatibles con los modelos neoclásicos que se reivindican keynesianos.⁶⁴

Finalmente, complejiza los sujetos del mercado de trabajo al introducir al *sindicato* y salirse del *trabajador individual libre*. Sostiene que esta organización opone resistencia a la caída del salario real, pero no declara una huelga cada vez que aumenta el costo de la vida. También enfatiza que, en el sistema clásico, la desocupación, entre otras cosas, florece como resultado de una cláusula de inclusión de un sindicato sobre la ocupación libre.⁶⁵

De las posturas expuestas hasta aquí, tenemos que *mientras para Pigou, la organización sindical de la clase obrera opera como una distorsión del equilibrio del mercado de trabajo, al poner una rigidez a la baja del salario real, generando desempleo, la posición de Keynes lo contradice. Él encuentra que los sindicatos no pueden bajar el salario real para aumentar la ocupación, aunque así lo pactaran en los contratos colectivos de trabajo, puesto que el nivel de ocupación está determinado por otras variables. La organización gremial sólo puede negociar salarios nominales.*

El análisis en posguerra.

El ámbito intelectual norteamericano de posguerra estuvo marcado por la tensión con el comunismo soviético y la necesidad de estudiar los sindicatos obreros y su poder dentro de las democracias capitalistas. Frente al poder de los sindicatos, una de las alternativas era pensarlo como un monopolio en el mercado de trabajo, cuyo objetivo es maximizar algo.⁶⁶ En 1944, John Dunlop publica uno de los primeros modelos económicos de comportamiento sindical, donde en general "aparece como rasgo común el hecho de que el sindicato tiene en cuenta los volúmenes de empleo asociados con cada nivel de salarios".⁶⁷

En un pionero trabajo de 1947, Arthur Ross pone sobre la mesa que el sindicalismo había venido a afectar el funcionamiento del mercado de trabajo y sostiene que el sindicato es una institución política que representa a los vendedores de mano de obra, y no hay ninguna razón para suponer que se comportará como una

⁶² *Ibíd.*, pp. 34-35.

⁶³ Nos basamos en Kicillof, *De Smith...*, op. cit. 281-291; Kicillof, *Fundamentos...*, op. cit., Cap. 14. También ver: Astarita, Rolando, *Keynes, poskeynesianos y keynesianos neoclásicos. Apuntes de economía política*, Universidad de Quilmes Editorial, Bernal, 2008, Capítulo 1.

⁶⁴ Hicks, J. R., "Mr. Keynes and the Classics: A Suggested Interpretation", in *Econometrica*, Vol. 5, No. 2 (Apr. 1937), pp. 147-159; Modigliani, Franco, "Liquidity Preference and the Theory of Interest and Money", in *Econometrica*, Vol. 12, No. 1 (Jan. 1944), pp. 45-88. Ver al respecto: Kicillof, Axel, "Macroeconomía después de Lord Keynes", en Kicillof, Axel, *Tres Ensayos sobre la Teoría General*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Documentos del CEPLAD, 2008, pp. 125-185-189.

⁶⁵ Keynes, op. cit., p. 33.

⁶⁶ En esta parte de la exposición, salvo seguimos el desarrollo realizado por Montuschi, *El poder...* op. cit., pp. 44 y ss.

⁶⁷ Montuschi, *El poder...*, op. cit., p. 46.

empresa que maximiza los beneficios.⁶⁸ Luego, critica a Dunlop por tener una mirada por no ver que el principal objetivo de los dirigentes sindicales es el mantenimiento de la organización y conservar su liderazgo.⁶⁹

Por otra parte, en 1951, Frank Tannenbaum plantea una visión pesimista del sindicalismo, describiéndolo como conservador, contrarrevolucionario y anti marxista.⁷⁰ En otro orden, los debates en torno a la legislación antimonopólica en materia laboral, tampoco se hicieron esperar.⁷¹

Por la misma época, J. M. Clarke defiende la idea de que un mercado de trabajo totalmente competitivo no es factible, que es dificultoso determinar la productividad marginal del trabajo y que existe un margen sustancial de indeterminación. Además, advierte sobre la necesidad de utilizar los salarios como un incentivo para que los trabajadores cooperen en la adopción de mejoras en los métodos de producción. En cambio, Kenneth Boulding piensa que el principal efecto del sindicalismo es mantener bajos los salarios y evitar que aumenten más rápido. Por su parte, Milton Friedman asumía que los sindicatos deberían estar alcanzados por las leyes antitrust. En una línea cercana, Edward Chamberlin, propone destinar a los sindicatos a las empresas individuales.⁷² Por su parte, en 1958, Phillips encuentra que en Gran Bretaña, entre mediados del s. XIX y mediados del s. XX, la evolución de los salarios nominales se basó en tres elementos: el desempleo, la demanda de trabajo y el costo de vida.⁷³ Estas ideas suscitaron un largo debate sobre las determinaciones del salario entre los economista de entonces.⁷⁴

⁶⁸ Ross, Arthur M., "The Trade Union as a Wage-Fixing Institution", in *The American Economic Review*, Vol. 37, N° 4, 1947, p. 568.

⁶⁹ Montuschi, *El poder...* op. cit., p. 46.

⁷⁰ Tannenbaum, Frank, *Filosofía del Trabajo*, Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1957, pp. 9 y 17.

⁷¹ Iserman, Theodore, "The Labor Monopoly Problem: Gwinn-Fisher Bill Would Effect Reforms", in *American Bar Association Journal*, Vol. 38, No. 9 (September 1952), pp. 743-747; Kamin, Alfred, "The Fiction of Labor Monopoly: A Reply to Mr. Iserman", in *American Bar Association Journal*, Vol. 38, Issue 9 (September 1952), pp. 748-751.

⁷² McCord Wright, David (Ed.), *The Impact of the Union: Eight Economic Theorists Evaluate the Labor Union Movement*, Harcourt, New York, 1951.

⁷³ Phillips, A. W., "The Relation between Unemployment and the Rate of Change of Money Wage Rates in the United Kingdom, 1861-1957", in *Economica*, New Series, Vol. 25, No. 100 (Nov., 1958), pp. 283-299. Puede verse un análisis de los aportes de este paper sobre la cuestión aquí desarrollada en Montuschi, *El poder...*, op. cit., pp. 55 y ss. Allí también contrasta las ideas de Phillips con los aportes de Lipsey, Dick-Mireaux y Dow, Klein y Bail, Hines, Lewis, Rees, Sobotka, Ross, Goldner y Phelps-Brown, en relación a los intentos de medición del poder sindical y estimación de sus efectos sobre el mercado de trabajo.

⁷⁴ Benz, George, "The theoretical background of John M. Clark and his theory of wages", in *Review of Social Economy*, Vol. 39, No. 3, (Dec., 1981), pp. 307-321; Breit, William, "The Wages Fund Controversy Revisited", in *The Canadian Journal of Economics and Political Science / Revue Canadienne d'Economique et de Science politique*, Vol. 33, No. 4 (Nov., 1967), pp. 509-528; Friedman, Milton, "Comment on Marshall and Friedman on Union Strength, by Lloyd Ulman", in *Review of Economics and Statistics*, No. 37, (Nov., 1955), pp. 401-406; Hines, A., "Trade Unions and Wage Inflation in the United Kingdom 1893-1961" in *Review of Economic Studies*, Vol. 31, (Oct. 1964), pp. 221-252; Ulman, L. L., "Marshall and Friedman on Union Strength", in *Review of Economic and Statistics*, Vol. 37, No. 4, (Nov., 1955), pp. 384-401. En español, parte de este debate es presentado sucintamente en la reseña Sánchez, Carlos, "Montuschi, Luisa, El poder económico de los sindicatos", en *Crítica & Utopía. Latinoamericana de Ciencias Sociales*, CLACSO, Buenos Aires, 1981.

Dentro de la tradición austríaca, el autor por excelencia del mercado de trabajo es norteamericano Sylvester Petro, quien supo ser obrero metalúrgico, antes de graduarse de doctor en derecho por la Universidad de Chicago. En 1957, lanza al público su obra magna, *The Labor Policy of the Free Society*. En relación a las ideas libertarias, asevera que los principios de la libertad de mercado parecen estar al servicio del poder económico más concentrado y los monopolios, de los ricos, siendo ajeno a los trabajadores. Como si el poder de negociación estuviera sólo del lado del empleador.⁷⁵ Sin embargo, para Petro, las investigaciones muestran que no ha habido ninguna tendencia hacia una mayor concentración de la riqueza o el poder económico, excepto en manos del gobierno.⁷⁶

Más adelante, defiende la idea de que una de las formas de mejorar el bienestar material de los trabajadores radica en el fortalecimiento de la posición de mercado de sus empleadores. Las empresas eficientes y rentables están en mejor posición para compensar bien a sus obreros. Sin embargo, muchos sindicatos, en lugar de prestar sus esfuerzos para mejorar el desempeño de los afiliados, han creado situaciones monopólicas en las que los empleadores y sus empleados, se han beneficiado a expensas de la sociedad en general. Un sindicato con el monopolio de las asignaciones de trabajo en una industria en particular ejercerá su poder de una manera que elimine toda competencia comercial. Así, los empleadores obtendrán mayores ganancias que se dividirán entre ellos, el sindicato y los miembros del sindicato, en forma de salarios relativamente altos, beneficios complementarios, y regalos a los dirigentes sindicales. Por otra parte, los trabajadores de los empresarios excluidos por las prácticas monopólicas del sindicato se empobrecen en beneficio de otros.⁷⁷

Así, por ejemplo, si el sindicato que controla toda la instalación de productos eléctricos se niega a permitir la instalación de productos eléctricos fabricados fuera de su ciudad, ha levantado una barrera contra tales productos que ni la ciudad ni el gobierno estatal, ni la constitución podrían plantearse. La consecuencia de esta barrera es negar a los consumidores los beneficios de la competencia en la producción de equipos eléctricos y empobrecer a los obreros de las empresas que han sido excluidas del mercado de dicha ciudad. Este tipo de restricción monopolística del comercio no es infrecuente en los Estados Unidos, como lo demuestra la referencia a los registros oficiales de la corte.⁷⁸

Si los salarios y las condiciones de trabajo no se establecen por la interacción entre empleadores, empleados y organizaciones laborales, deben establecerse mediante algún otro proceso, por ejemplo, el arbitraje obligatorio dirigido por el gobierno. Para Petro, el problema con esto es que, una vez que los salarios y los precios se definen por decreto gubernamental, sería inútil pensar en términos de una sociedad libre. El jurista advierte que el sindicalismo conduciría a la destrucción del libre mercado, debido a las tendencias hacia la sindicalización monopolista sin control. Pero, Petro se conforma con que la sociedad tomaría las medidas necesarias para protegerse de la acción explotadora de los sindicatos monopólicos. Para él, la opinión pública es contraria a las grandes huelgas y está resentida con los líderes sindicales. En EEUU, los sindicatos han alcanzado el estatus de monopolio y han visto reducida su libertad para actuar.⁷⁹

También precisa que, si el sindicato logra la sindicalización total de un oficio o una industria a través de métodos no coercitivos, no puede ser acusado de conducta

⁷⁵ Petro, S., *The Labor Policy and Free Society*, The Ronald Press Company, New York, 1957, p. 62.

⁷⁶ *Ibíd.*, p. 67.

⁷⁷ *Ibíd.*, pp. 115-116.

⁷⁸ *Ibíd.*, p. 116.

⁷⁹ *Ibíd.*, p. 119.

monopolística, como tampoco puede ser acusada una empresa comercial de conducta monopolística simplemente porque emerge como el único negocio en una industria debido a su superioridad y eficiencia. Conducta monopolística significaría conducta coercitiva, contraria a la actividad voluntaria de los participantes.⁸⁰

En 1960, publica un breve estudio sobre la evolución del sindicalismo en EEUU, titulado *Union Power and Government Aid*. Allí postula que las relaciones laborales sólo pueden mejorar si las personas comprenden y practican los principios económicos y morales de una sociedad libre.⁸¹

Al año siguiente, Petro dictó una serie de conferencias en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. Allí defendió la tesis de que el estatismo como ideología se apoderó de la opinión pública en EEUU, adoctrinando a la ciudadanía y convirtiéndose en una práctica dominante en todos los niveles de gobierno. "El gobierno ha intervenido en muchas cosas, no para el mantenimiento de la paz y la promoción de la legalidad y el orden, sino poniéndose al servicio de la causa vagamente conocida como justicia social... No está manteniendo la paz; ha sustituido la legalidad y el orden, con el discrecionalismo administrativo y el privilegio especial."⁸²

El análisis en Argentina.

En Argentina, las grandes obras se han enfocado más en la historia sindical⁸³ que en la evolución de mediano y largo plazo del mercado de trabajo⁸⁴. El progreso de las relaciones

⁸⁰ *Ibíd.*, p. 240.

⁸¹ Petro, S., *Poder sindical y apoyo del gobierno*, Centro de Estudios sobre la Libertad, Buenos Aires, 1960.

⁸² Petro, S., *Los sindicatos y la libertad*, Centro de Estudios sobre la Libertad, Buenos Aires, 1962.

⁸³ La bibliografía es muy extensa, pero podemos citar como muestra de estudios generales: Cordone, Héctor, *Apuntes sobre la evolución de la historia sindical en la Argentina. Una aproximación bibliográfica*, Documento de Trabajo N° 32, CEIL-CONICET, 1992; Del Campo, Hugo, *Sindicalismo y Peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Siglo XXI Editores Argentina, Buenos Aires, 2005; Di Tella, Torcuato y otros, *Estructuras Sindicales*, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, 1969; Godio, Julio, Héctor Palomino y Achim Wachendorfer, *El movimiento sindical argentino (1880-1987)*, Puntosur Editores, Buenos Aires, 1988; Fernández, Arturo, *Crisis y Decadencia del Sindicalismo Argentino*, Ediciones de América Latina, Buenos Aires, 1998; Moreno, Omar, *Desafíos para el sindicalismo en la Argentina*, Fundación Friedrich Ebert, Legasa, Buenos Aires, 1994; Senén González, Santiago y Fabián Bosoer, *La Lucha Continúa. 200 años de historia sindical en la Argentina*, Editorial Vergara, Buenos Aires, 2012; Torre, Juan Carlos, "Acerca de los estudios sobre la historia de los trabajadores en Argentina", en *Anuario IEHS N° 5*, Tandil, 1990; Torre, Juan Carlos, *El gigante invertebrado. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*, Siglo XXI de Argentina Editores, Buenos Aires, 2004; Torre, Juan Carlos, *La Vieja Guardia Sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo*, Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Buenos Aires, 2006.

⁸⁴ A fin de mencionar obras relevantes y balances actuales, podemos citar: Arakaki, Agustín, "Segmentación del mercado de trabajo en Argentina. 2003-2013", en *12 Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires, 5, 6 y 7 de agosto de 2015; Beccaría, Luis y Rosana Maurizio, "Mercado de trabajo y desigualdad en la Argentina. Un balance de las últimas tres décadas", en *Sociedad 37*, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, 2017, pp. 15-75; Beccaría, Luis y Roxana Maurizio, "Reversión y continuidades bajo dos regímenes macroeconómicos diferentes. mercado de trabajo e ingresos en argentina 1990-2010", en *Desarrollo Económico*, Vol. 52, No. 206 (jul.-set. 2012), pp. 205-228; Diéguez, Héctor L. y Pablo Gerchunoff, "La dinámica del mercado laboral urbano en la Argentina, 1976-1981", en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, No. 93 (Apr. - jun., 1984), pp. 3-40; Lindenboim, Javier y Agustín Salvia, *Hora de Balance: Proceso de Acumulación, mercado de trabajo y bienestar. Argentina, 2002-2014*, Eudeba, Buenos Aires, 2015; Marshall, Adriana, *El mercado de trabajo en el capitalismo periférico. El caso argentino*, CLACSO, México, 1981; Marshall, Adriana, "Mercado de trabajo y crecimiento de los salarios en la

laborales o industriales ha predominado por encima del estudio de la evolución del derecho laboral⁸⁵. Desde la escuela francesa de la regulación, en las últimas décadas se destacan los trabajos teóricos y empíricos de Julio Neffa⁸⁶. Sin embargo, más allá del pionero trabajo de modelización de Tow⁸⁷, en materia del análisis económico de los sindicatos, la tesis más sobresaliente ha sido la de Luisa Montuschi.⁸⁸

Una de las aristas del debate teórico económico sobre los sindicatos dentro de la tradición marginalista, ya sea en sus variantes neoclásica, keynesiana o austríaca, gira en torno a la idea de que en un mercado de trabajo sin sindicatos tanto obreros como capitalistas, llegarían a un acuerdo óptimo y eficiente, que llevaría al pleno empleo, al salario de equilibrio y la maximización de los beneficios. Pero, el sindicato actuaría como una especie de falla de mercado, provocando distorsiones en este mundo ideal. Durante la posguerra surgieron estudios que intentaron medir el poder de los sindicatos para alterar las condiciones del mercado de trabajo, comparando el desarrollo histórico concreto con un modelo de mercado de trabajo no sindicalizado. En este punto se centra parte de los debates que hemos citado en el punto sobre las investigaciones de posguerra, en que vieron involucrados Friedman, Ulman, Hines, entre otros.

Así esboza la cuestión Montuschi: "con contadas excepciones, no se discute la necesidad de la intervención del sindicato en el mercado de trabajo, con el fin de proteger la vida laboral de las fluctuaciones de la economía y de la arbitrariedad de los empleadores. Sin embargo, el avance de la influencia de estas organizaciones en áreas que exceden el marco estrictamente laboral, ha suscitado controversias respecto del real alcance y de la conveniencia del 'poder' sindical".⁸⁹

Asimismo, señala que el poder sindical tiene dos dimensiones, el poder económico y el poder político. El primero, que es el objeto de estudio de su tesis, "se identifica con el

Argentina", en *Desarrollo Económico*, Vol. 15, No. 59 (Oct. - Dec., 1975), pp. 373-397; Mondino, Guillermo, Silvia Montoya and Manuel Willington, "Los mercados de trabajo regionales en la Argentina", en *Desarrollo Económico*, Vol. 38, (Autumn, 1998), pp. 247-265; Pianetto, Ofelia, "Mercado de trabajo y acción sindical en la Argentina, 1890-1922", en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, No. 94 (Jul. - Sep., 1984), pp. 297-307; Sábato, Hilda y Luis Alberto Romero, *Los trabajadores de Buenos Aires: la experiencia de mercado 1850-1880*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1992.

⁸⁵ El balance más completo sobre la bibliografía puede verse en: Kabat, Marina, "Nuevas perspectivas para el estudio de la historia de la legislación laboral y la negociación colectiva en la Argentina", en *Revista. Historia del Derecho*, No. 48, Buenos Aires dic. 2014. El mejor tratamiento jurídico del sindicato en Argentina se encuentra en: Vázquez Vialard, Antonio, *El sindicato en el derecho argentino*, Astrea, Buenos Aires, 1981. Particularmente, en los capítulos 1 y 3, el jurista traza un análisis de largo plazo de esta institución.

⁸⁶ Neffa, Julio César (Coordinador), *Teorías económicas sobre el mercado de trabajo*, Volúmenes I, II y III, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2006, 2007 y 2008; Neffa, Julio César, *Modos de Regulación, Regímenes de Acumulación y su crisis en Argentina (1880-1996). Una contribución a su estudio desde la Teoría de la Regulación*, Eudeba, Buenos Aires, 1998.

⁸⁷ Tow, Fernando, "Una comparación de modelos de conducta sindical", en De Pablo, Juan Carlos y Fernando Tow, *Lecturas de microeconomía por economistas argentinos*, Editorial El Coloquio, Buenos Aires, 1976.

⁸⁸ Montuschi, Luisa, *Un estudio cuantitativo acerca del poder económico de los sindicatos en el sector manufacturero argentino 1950-1965*, Tesis de doctorado, Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1975, disponible en http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tesis/1501-1057_MontuschiL.pdf Consultado 04/01/2019. Fue publicada con algunas modificaciones como: Montuschi, *El poder económico de los sindicatos*, Eudeba, Buenos Aires, 1979.

⁸⁹ Montuschi, *El poder...*, op. cit., p. XIII.

poder para influenciar las tasas salariales por encima de los niveles obtenibles en un mercado de trabajo no sindicalizado”.⁹⁰

En términos teóricos más generales, reflexiona que los economistas “al movernos dentro de un marco de una teoría limitada, que pretende excluir expresamente los factores de poder en sus análisis o se detiene cuando éstos aparecen, nos enfrentamos con situaciones paradójicas. Partes críticas y fundamentales de la ciencia económica, tales como la teoría de los salarios, no explican nada, pierden por lo tanto todo derecho a la existencia, y dejan inaceptables vacíos en el cuerpo del conocimiento económico. Por otro lado, importantes fenómenos del mundo real, tales como la asignación de recursos entre industrias oligopólicas y competitivas, y el problema de la inflación y el desempleo aparecen en abierta contradicción con las predicciones de la teoría”.⁹¹

Lo polémico de la tesis de esta economista es que, para el período 1950-1960 en Argentina, encuentra “una falta de ejercicio del poder económico sindical...En esos años, los sindicatos adoptaron, en materia salarial, una actitud meramente defensiva, ajustándose pasivamente a las variaciones del costo de la vida, sin lograr mantener el nivel de los salarios reales ya que, en la mayoría de los casos, la tendencia de éstos es levemente decreciente. También se demuestra que estos resultados no se deben a la existencia de un poder compensador empresario opuesto a los reclamos del sector asalariado.”⁹²

La economista asimismo remarca una distinción importante al plantear que “la negociación colectiva difiere esencialmente del proceso propio de un mercado competitivo... el acuerdo colectivo no obliga a nadie a comprar o vender trabajo, sólo fija los términos para eventuales transacciones y regula la competencia a través de restricciones de la oferta o la demanda. Las características distintivas de la negociación colectiva son dos. En primer lugar, se trata de un proceso de fijación de reglas y, en segundo lugar, plantea una relación de poder entre organizaciones. Es por ello que se ha dicho que la función primaria de los sindicatos debe ser la organización de su poder económico. Este poder se deriva de la posesión y ejercicio colectivo de la voluntad de trabajar y se ejerce tanto en la negociación de acuerdos como en la conducción de huelgas. La huelga aparece como un elemento fundamental en el proceso de negociación colectiva. Es el instrumento o medio a través del cual se efectivizan las sanciones que constituyen la base del poder del sindicato y que se manifiesta en el rechazo colectivo de un cuerpo de trabajadores a proseguir sus tareas en las condiciones y términos preexistentes.”⁹³

A modo de cierre.

Tras este repaso de la bibliografía existente, podemos hacer las siguientes consideraciones. En primer lugar, los economistas clásicos presentan la población como determinante de la oferta de trabajo y no analizan el rol de los sindicatos, que, en sus tiempos, recién empezaban a asomar.

En segundo lugar, los marginalistas identifican al trabajo con el esfuerzo, la pérdida de placer, que debe ser remunerado, para adquirir un placer futuro. Dentro de esta tradición, el británico Alfred Marshall puntualiza que cada hora extra de trabajo conlleva

⁹⁰ *Ibíd.*, p. XIV. Desarrolla su argumentación en el capítulo II, especialmente en las pp. 35-36.

⁹¹ *Ibíd.*, p. 15.

⁹² *Ibíd.*, p. XV.

⁹³ *Ibíd.*, pp. 43-44.

una mayor desutilidad marginal de trabajo. Precisamente, el equilibrio se da en el punto en que se igualan el salario real, la productividad del trabajo y desutilidad de trabajar. Esta línea es profundizada por Pigou. Por otra parte, el norteamericano John B. Clark, defiende la idea de que, si el mercado es competitivo y la oferta de factores está fija, el salario se determina por la productividad marginal de los obreros. En ambos casos, el sindicato aún no posee un tratamiento exhaustivo. Sin embargo, deja abierta la tesis según la cual, los sindicatos, al fijar salarios reales por encima del de equilibrio, genera una menor demanda y por ende desocupación. La solución para esta última es que los asalariados acepten bajar sus salarios reales.

En tercer lugar, Keynes, contrario a las tesis anteriores, argumenta que, en el mundo real, los obreros se guían por el salario nominal y no por el real, y que no pueden reducir su salario real, aunque quisieran, ya que existen otras fuerzas que determinan el nivel general de los salarios reales y la ocupación. Asimismo, introduce al sindicato como sujeto y defiende la tesis de que, si bien resiste la caída del salario real, no declara una huelga cada vez que hay suba de precios.

En cuarto lugar, a partir de mediados de la década de 1940, en el ámbito anglosajón aparecen distintos intentos de pensar y medir el poder económico y político de los sindicatos, asociándolo a una falla de mercado. El jurista libertario Petro halla que muchos sindicatos han creado monopolios. Pero, detalla que, si se alcanza una sindicalización absoluta sin coerción, no puede hablarse de conducta monopolística, la cual implica, valga la redundancia, violencia sobre la voluntad de los participantes.

Finalmente, tras analizar los debates en el mundo anglosajón, Montuschi reflexiona que la teoría neoclásica, en sus distintas variantes, excluye los factores de poder o se detiene allí donde ellos aparecen. Especifica que, a diferencia del mercado competitivo, la negociación colectiva constituye un acuerdo que no obliga a comprar o vender fuerza de trabajo, sino que fija restricciones a través de reglas pactadas al calor de la relación de poder entre organizaciones. Así se pone de manifiesto el poder económico de los sindicatos emanado de la posesión y ejercicio colectivo de la voluntad de trabajar. El instrumento por excelencia de esta capacidad es la huelga.

Frente a estas diferentes observaciones aquí reseñadas, creemos conveniente sentar nuestras conclusiones. El modo de producción capitalista tiene, al menos, tres características que reúnen bastante consenso. Primero, a diferencia de sociedades anteriores, asume como esencia la acumulación de capital, o sea, que el valor dinerario se invierte obteniendo al final del ciclo más dinero, una ganancia. Segundo, se halla generalizada la propiedad privada del capital y la tierra. En tercer lugar, la economía se sostiene en base al trabajo de masas de individuos libres que venden su capacidad física e intelectual de trabajar por un salario.

Más controvertida es el papel de la concentración y centralización del capital, la tierra y la fuerza de trabajo. Y aquí radica gran parte del debate. Para aquellas corrientes de pensamiento que reivindican como el elemento esencial del capitalismo la libre empresa y al individuo, ya sea en sus variantes neoclásica o austríaca, la concentración y centralización del capital, en manos del Estado o de empresas privadas gigantes, les parece una abominación. En este punto, los keynesianos, los marxistas y los schumpeterianos, no tienen mayores inconvenientes en asumir que estas formas sociales son propias de la dinámica capitalista. Renglón seguido, que la forma monopolista avance sobre la oferta de fuerza de trabajo, para las tradiciones más liberales, es un atropello mayor.

Nuestra posición al respecto es que la propia competencia entre capitales por ver quién obtiene más ganancias, conlleva la necesidad de bajar sus costos e innovar tecnológicamente. Aquellos que logran hacerlo, se vuelven la vanguardia del proceso productivo, generan las condiciones para que haya trabajadores científicos y técnicos, obreros que realizan fuerza física y mano de obra excluida del nuevo proceso productivo al carecer de las cualificaciones necesarias para afrontar la nueva base técnica. Este proceso se ve acompañado de la destrucción de capitales que son absorbidos por los más fuertes, generándose empresas cada vez más grandes, que multiplican sus rubros de actividad. Estos capitales centralizados operan en diferentes ramas productivas, cuyos mercados toman la forma de monopolios u oligopolios.

La centralización de capitales privados se ve acompañada de la centralización de crecientes contingentes de fuerza de trabajo asalariada en un mismo proceso productivo. La negociación del salario y la jornada laboral, que tiene del lado patronal a una empresa centralizada, con creciente conexiones con el Estado, implica que los obreros deben darse una organización sindical crecientemente sindicalizada para negociar en mejores condiciones.

Ahora bien, la aparición de sindicatos que monopolizan la representación y la negociación de la fuerza de trabajo colectiva, se da en ciertos momentos y a través de mecanismos jurídicos, no brotan de un abstracto mecanismo mercantil. Es esa doble cara del monopolio sindical lo que le da a los dirigentes sindicales poder económico y los vuelve un factor de poder. El objetivo de este texto es mostrar cómo ciertas decisiones políticas y jurídicas de Yrigoyen construyeron una de las primeras experiencias argentinas de este tipo.

Finalmente, queremos realizar dos reflexiones. En primer lugar, la idea de monopolio, por un lado, parece implicar la ausencia de competencia, pero por otro se habla también de competencia monopolista. A nuestro entender, el monopolio es el nombre con el que se conoce a una forma de mercado, pero que en sí misma, nada nos dice de su contenido material, a saber, de las condiciones que hacen necesaria tamaña centralización. En esta línea, puede ser producto inmediato de la acción del Estado o de la competencia privada, interna o externa a la rama. Eso hay que estudiarlo en cada caso. Además, el constante cambio tecnológico, abre la potencialidad para que monopolios existentes en un momento, desaparezcan al siguiente.

En segundo lugar, la idea de factor de poder parece estar ligada a la idea de poder político, que suele diferenciarse del poder económico. El primero parece referir a la influencia en el Estado y el segundo al predominio en el mercado. A nuestro entender, la política hace referencia a las relaciones directas de fuerza y consenso entre las personas, y eso es el poder. El que el dominio de uno sobre otros se dé en el cambio de mercancías o en la acción del Estado, no cambia su esencia, sino el grado. En este sentido, la influencia en el Estado, también es una forma de competencia de mercado, tiene sus costos y sus beneficios. Así, el peso en las decisiones estatales no es algo ajeno al dominio mercantil. Como veremos en esta tesis, el peso político de un sindicato puede no verse directamente en la forma, por ejemplo, consiguiendo puestos en un gobierno, pero sí ocultarse en acciones y omisiones del Estado.

CAPÍTULO 2. CAJA DE HERRAMIENTAS.

En el presente capítulo dejaremos explicitada las categorías teóricas que usaremos a lo largo de nuestro desarrollo. En un sentido estricto, intentaremos dar cuenta de las relaciones sociales más abstractas que creemos pertinentes para el análisis económico del sindicalismo, presentando nuestra visión sobre los descubrimientos de los clásicos del pensamiento.

La acumulación de capital en general.

Valor, mercancía y contrato.

Es un lugar común que el capitalismo esté asociado al mercado, la propiedad privada y la libertad individual para trabajar y comerciar. A diferencia de las sociedades previas, como la esclavista y la feudal, entre otras, que se basaban en vínculos de relaciones directas y personales, en la sociedad capitalista, la organización de la vida social se da a través de relaciones indirectas e impersonales mediadas por mercancías entre individuos libres, que dejaron atrás sus vínculos de relaciones de dependencia como la esclavitud o la servidumbre.

Que la riqueza aparezca bajo la forma de un sinnúmero de mercancías, valores de uso que tienen cambiabilidad, plantea como cuestión de dónde sale el valor de ellas. Para los economistas clásicos proviene del trabajo incorporado o los costos de producción⁹⁴, y para los marginalistas de la utilidad y la escasez⁹⁵. El problema con ambas posiciones es que existen valores de uso que poseen trabajo incorporado, costos de producción, utilidad o escasez, pero no tienen cambiabilidad en el mercado. En particular, sobre este último aspecto, a lo largo de la historia humana, muchas cosas han sido escasas en relación a las necesidades de consumo social, pero no siempre han tenido la forma de mercancía. Por otra parte, la mayoría de los economistas marxistas suelen adherir a la tesis de que el valor de las mercancías deriva del trabajo abstracto socialmente necesario.⁹⁶ Sin embargo, esta tesis también encierra la misma debilidad que mencionábamos con las otras.

Siguiendo el planteo original de Marx en el tomo I de *El Capital*, del cual se alejan la mayoría de los marxistas, pensamos que lo específico del capitalismo es que, por primera vez el trabajo que la sociedad necesita para reproducirse, se realiza de manera privada, autónoma e independiente, y este hecho genera que los productos del trabajo se transformen en mercancías.⁹⁷ De tal manera, sólo el trabajo social que se realiza a través de múltiples trabajos privados produce valor. El sujeto productor y poseedor de mercancías organiza su acción como un hombre libre que se somete al poder de su mercancía para vender en el mercado. Como las mercancías no van solas al mercado, necesitan que sus poseedores negocien y acuerden entre ellos el intercambio. Asimismo, la relación mercantil

⁹⁴ Kicillof, *De Smith a Keynes...* op. cit., Lección 2 y 3.

⁹⁵ Jevons, W. S., *La teoría de la economía política*, Pirámide, Madrid, pp. 122-123; Walras, León, *Elementos de economía política pura (o Teoría de la riqueza social)*, Alianza Editorial, Madrid, 157-158.

⁹⁶ Un análisis crítico de las distintas posiciones marxistas puede verse en Iñigo Carrera, J. B., *Conocer el capital hoy. Usar críticamente El Capital. Volumen I: La mercancía, o la conciencia libre como forma de la conciencia enajenada*, Buenos Aires, Imago Mundi, 2007, Capítulo 6.

⁹⁷ Marx, Karl, *El Capital. Crítica de la Economía Política*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, Tomo 1, 1984, Tomo I, Volumen I, Capítulo I, especialmente pp. 89-92.

sólo puede a través de un *contrato*, o sea, un acuerdo de voluntades libres.⁹⁸ El contrato de compra-venta de mercancías sólo puede existir como un *proceso de negociación* entre los poseedores privados de la mercancía y el dinero, donde cada parte defiende sus intereses en tanto poseedor de ambas cosas. En este contrato, las personas sólo existen unas para otras como representantes de la mercancía y el dinero.⁹⁹

El dinero en tanto capital.

La sociedad capitalista, sin embargo, no se agota en la relación mercantil. La generalización de la mercancía implica la generalización del dinero como medio para realizar el intercambio. En la medida en que el dinero aparece como la condición para empezar la producción de la riqueza social y como un fin en sí mismo¹⁰⁰, deviene en *capital*, que se expresa en la fórmula D-M-D'. O sea, el capital es valor que se valoriza al adicionársele un plusvalor.¹⁰¹

El origen de esta plusvalía radica en el consumo de la mercancía que constituye la *fuerza de trabajo*. Por ésta entendemos el conjunto de las *facultades físicas y mentales*, que existen en la persona viva y que se pone en movimiento durante la producción valores de uso.¹⁰² Luego, para que el obrero, el poseedor de la fuerza de trabajo como mercancía, esté en condiciones de venderla a un capitalista, es necesario que el individuo pueda disponer de ella, en tanto *propietario libre de su capacidad de trabajo*. El capitalista y el obrero se relacionan en el intercambio de dinero por fuerza de trabajo en *calidad de poseedores de mercancías dotados de los mismos derechos* sobre sus respectivas mercancías, es decir, son personas jurídicamente iguales.¹⁰³

Pero, además, de ser un hombre libre para poder disponer de su cuerpo y mente, el trabajador que produce plusvalía debe ser un trabajador forzado a vender la mercancía fuerza de trabajo. Esto sucede en el momento en que el trabajador se vuelve *libre en un doble sentido*. En primer lugar, al disponer de su fuerza de trabajo en tanto mercancía que le es propia, y, en segundo lugar, en cuanto no posee otras mercancías para vender y está vacío de las cosas necesarias para poner en marcha su capacidad de trabajo.¹⁰⁴ Tras la negociación, se concreta el *contrato de trabajo*, la forma jurídica en que las personificaciones del capital y la fuerza de trabajo se ponen de acuerdo en el mercado. Es el reino de *la libertad, la igualdad y la propiedad privada, la equidad y la justicia* del intercambio de equivalentes. Pero, tan pronto como se sumergen en la *producción*, imperan *la coacción, la jerarquización, la arbitrariedad y la explotación* de la capacidad de trabajar y producir plusvalor.¹⁰⁵

Concentración y centralización de capital.

Si profundizamos más la cuestión y miramos la totalidad de la sociedad moderna, observamos que el conjunto de los capitales individuales forma una gran masa de dinero que se valoriza, que podemos denominar el capital social o total de la sociedad. Al no tener más fin que producir más de sí mismo en cada ciclo, el *capital social* expande la producción material en una escala ampliada, lo que implica la creciente concentración y centralización

⁹⁸ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo II, pp. 103-105.

⁹⁹ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo II, p. 104.

¹⁰⁰ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo III, p. 166.

¹⁰¹ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo IV, p. 184.

¹⁰² Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo IV, p. 203.

¹⁰³ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo IV, pp. 203-204.

¹⁰⁴ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo IV, p. 205.

¹⁰⁵ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo I, Capítulo IV, p. 214

de las fuerzas productivas y los trabajos privados. También requiere para su propia expansión que siempre haya *una masa de fuerza de trabajo disponible* para la expansión de los capitales privados o la aparición de nuevas ramas productivas. Esto genera la existencia de una población obrera sobrante, o desocupada, que tiende a generar que la fuerza de trabajo se venda por debajo de su valor.

El conjunto de todos los capitales privados que forman el capital total de la sociedad compiten entre sí en una guerra despiadada por maximizar sus ganancias, apropiándose de la mayor porción de plusvalía total de la sociedad que puedan.¹⁰⁶

La necesidad de producir mayor cantidad de plusvalía relativa, haciendo que se abaraten las mercancías que entran en el consumo de la clase obrera, llevan a los capitales individuales a revolucionar la base material de producción, desarrollando la innovación tecnológica, lo que acarrea la transformación de la conciencia, la voluntad y las condiciones físicas de los vendedores de fuerza de trabajo. Entonces, la clase trabajadora se fragmentan en al menos tres grupos: aquellos que adoptan las aptitudes para encarar científica y técnicamente para poner en marcha la nueva tecnología, aquellos que sólo pueden ofrecer su trabajo manual y aquellos que no han desarrollado las capacidades acordes y devienen en sobrantes para el conjunto del capital. La complejización del proceso productivo requiere de un control científico de la planificación y ejecución del mismo al interior de los capitales individuales, lo que abre las puertas a que asalariados con conocimientos profesionales científicos, desplacen de la gestión de las empresas a sus dueños, produciéndose la separación entre gerencia y propiedad empresaria.

Poner en marcha este proceso de innovación y su implementación, implica para los capitales individuales, la necesidad de crecimiento de escala de sí mismos, es decir, la concentración de capital. El aumento de la productividad de las empresas innovadoras trae como consecuencia el desplazamiento de otros capitales que no pueden afrontar la nueva situación tecnológica o se han vuelto inservibles. Estos capitales sobrantes son absorbidos por capitales exitosos, produciéndose la centralización de capital.¹⁰⁷

En este punto es oportuno introducir el problema de los monopolios en el análisis económico. Para los neoclásicos que defienden la idea de un mercado de competencia perfecta, donde hay infinitos oferentes y demandantes, que son tomadores de precios, la existencia de monopolios es un obstáculo antinatural, que altera el equilibrio del sistema y lo hace menos eficiente, donde los monopolios obtienen porciones del excedente del

¹⁰⁶ La competencia que describen Adam Smith, David Ricardo y Karl Marx es diferente de la competencia estática que describen los modelos neoclásicos de competencia perfecta e imperfecta. Al respecto puede verse: Shaikh, Anwar, *Valor, acumulación y crisis. Ensayos de economía política*, Ediciones RyR, Buenos Aires, 2006, Capítulo 2, pp. 105-145. También la escuela austríaca tiene una visión dinámica de la competencia como regulador de la vida económica moderna: Huerta de Soto, Jesús, "La escuela austríaca moderna frente a la neoclásica", en *Libertas*, N° 31, Buenos Aires, octubre 1999. Otro aporte destacado del rol creativo de la competencia y la centralización puede hallarse en: Schumpeter, Joseph, *Teoría del desenvolvimiento económico*, Fondo de Cultura Económico, México, 1963 (1912). Las ideas de este autor son difíciles de encasillar y con el correr de los años han dado lugar a lo que se conoce como escuela neoschumpeteriana o de los sistemas nacionales de innovación. Puede verse en este sentido: López, Andrés, *Desarrollo económico y sistema nacional de innovación en la Argentina*, Edicon, Buenos Aires, 2007, Capítulo 1.

¹⁰⁷ Marx, *El Capital...*, op. cit., Tomo III, Sección I y II.

consumidor que no podrían apropiarse en la competencia perfecta, La existencia de monopolios constituye un desafío al modelo neoclásico.

Si retrocedemos un poco en el tiempo, la discusión con respecto a la teoría del valor trabajo entre marginalistas, ricardianos y marxistas se viene sucediendo desde fines del siglo XIX. A penas Engels publica el Tomo III de *El Capital* de Marx, Böhn Bawerk sienta las bases de la crítica marginalista. Los seguidores de esta línea de pensamiento, suelen omitir que la misma fue contestada por el marxista Hilferding al poco tiempo.¹⁰⁸ Sin embargo, a partir de la principal obra de este autor, *El capital financiero* (1910) y del clásico de Lenin, *El imperialismo, fase superior del capitalismo* (1916), la mayoría de los economistas marxistas tendieron a colocar a los monopolios en el centro de la escena, asumiendo en varias ocasiones que los precios ya no se determinaban por sus valores¹⁰⁹, apartándose de los planteos de Marx en *El Capital*. Sólo una minoría de los marxistas insistió en continuar explicando el capitalismo contemporáneo desde el enfoque marxiano.¹¹⁰

Por otra parte, dentro del mainstream neoclásico, las objeciones al modelo de competencia perfecta, en especial, al enfoque marshalliano, no se hicieron esperar. En 1922, Clapman ataca empíricamente la idea de rendimientos decrecientes que es un supuesto fuerte detrás de las curvas de tijeras de oferta y demanda¹¹¹, y desata la acalorada réplica de Pigou. El debate transcurre con la intervención de otros economistas importantes del momento: F. H. Knight, Robertson y Jacob Viner. Frente a esto, "los caminos abiertos posibles eran tres: el de la relevancia general de los rendimientos constantes, el de relaciones generales a la Pareto, es decir el equilibrio general de Walras y la competencia imperfecta".¹¹²

¹⁰⁸ Esta polémica está reunida en von Böhn Bawerk, Eugen, Rudolf Hilferding y Ladislaus von Bortkiewicz, *Economía burguesa y economía socialista*, Cuadernos de Pasado y Presente, N° 49, Buenos Aires, 1974. Esta controversia dio lugar a tres niveles de discusión. En primer lugar, la crítica a la teoría marginalista, que puede verse en Bujarin, Nicolai, *La economía política del rentista (Crítica de la economía marginalista)*, Cuadernos de Pasado y Presente. N° 57, Buenos Aires, 1974. En segundo lugar, a partir de la experiencia de la revolución rusa de 1917, la discusión se enfocó sobre la posibilidad del cálculo económico. Puede verse directamente los textos de von Mises, Barone y Lange en Nove, A. y D. M. Nuti (Selección), *Teoría económica del socialismo*, FCE, México, 1978. Una reseña actualizada del debate se halla en Katz, Claudio, *El porvenir del socialismo*, Ediciones Herramienta, Buenos Aires, 2004, Capítulo IV. En tercer lugar, dio lugar al tema más controvertido dentro de la economía marxista, el conocido problema de la transformación de valores en precios. Un balance desde el marxismo actualizado puede encontrarse en Guerrero, Diego, *Historia del pensamiento económico heterodoxo*, Editorial Trotta, Madrid, 1997, Capítulo 5. Una serie de comentarios, dentro de la tradición neoclásica, se haya en Bour, Enrique, "Marx y la teoría económica moderna: Revisión de la Teoría del Valor-Trabajo", en *Anales de la Asociación Argentina de Economía Política*, Bahía Blanca, 2007. Recientemente, un matemático y economista norteamericano ha reavivado la discusión al proponer una nueva solución: Moseley, Fred, *Ensayos de economía marxista*, Editorial Maia, Madrid, 2017. El tratamiento más complejo del tema en Argentina, a nuestro entender se haya en Iñigo Carrera, Juan, *De la simple mercancía a la mercancía-capital: la transformación de los valores en precios de producción*. Buenos Aires: CICP, 2005.

¹⁰⁹ La obra más representativa de esta línea es Baran, Paul y Paul Sweezy, *Monopoly Capital. An essay on the American economic and social order*, Monthly Review Press, New York, 1966.

¹¹⁰ Astarita, Rolando, *Valor, mercado mundial y globalización*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2004, Capítulos 5, 6 y 7; Iñigo Carrera, *El capital...*, op. cit., Capítulo 5; Kornblihtt, Juan, *Crítica del marxismo liberal. Competencia y monopolio en el capitalismo argentino*, Ediciones RyR, Buenos Aires, 2008, Capítulos 1 y 2.

¹¹¹ Clapman, J. H., "Of empty economic boxes", in *The Economic Journal*, Vol. 32, No. 127. (Sep., 1922), pp. 305-314.

¹¹² Fiorito, Alejandro y Fernando H. Azcurra, *Capital y Excedente*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2005, p. 173. En esta obra se halla reseñado el debate en el Capítulo 12.

La competencia imperfecta es tratada en los pioneros trabajos de Cournot (1838) y Bertrand (1883) sobre duopolios. En el primer modelo, dado un bien homogéneo, la estrategia de la empresa se basa en fijar la cantidad a producir, sabiendo que, si produce de más, bajarán los precios a la vez que éste también depende de la cantidad que produzca la otra empresa. En cambio, en el segundo modelo, la estrategia gira en torno a los precios, donde cada empresa sabe que si el suyo es más alto que el de su competidora, no podrá vender.¹¹³

Por su parte, en la segunda mitad de la década de 1920, Piero Sraffa ataca los fundamentos de la competencia perfecta, haciendo hincapié en los rendimientos constantes a escala. Especialmente, descarta el equilibrio simultáneo de todas las industrias, al estilo Pareto, lo que lo constituye en un iniciador de la escuela competencia imperfecta.¹¹⁴

Por otro lado, en EEUU, Edward Chamberlin presenta en 1933 su célebre *The Theory of Monopolistic Competition*, donde introduce, por ejemplo, los costos de ventas y la competencia a partir de la diferenciación de productos, saliéndose del análisis que reduce el monopolio a la fijación de precios. En Inglaterra, en 1937, con su *The Nature of the Firm*, Ronald Coase establece la necesidad de contemplar los costos de organización y ventas, y, en 1960, en su texto *The problem of Social Cost*, se sale del mundo de la competencia perfecta y postula la existencia de costos sociales de las actividades y la importancia de las instituciones a la hora de determinar la solución más eficiente.

Desde otro punto de vista, Michael Kalecki, con anterioridad a la obra *La teoría general del empleo, el dinero y el interés* de Keynes, plantea un modelo de demanda efectiva suponiendo grados de monopolio¹¹⁵. Asimismo, la línea de Sraffa es continuada por Joan Robinson, quien publica en 1933 su texto *The Economics of Imperfect Competition*, donde presenta ideas parecidas a las de Chamberlin, haciendo hincapié en los múltiples factores que inciden en las decisiones del consumidor, llamando a que el Estado garantice la libre competencia controlando los monopolios e introduciendo los conceptos de monopsonio y de ingreso marginal. La idea de monopsonio le permite describir la situación en que una empresa, al ser la única en la rama, controla la demanda de trabajo y puede fijar salarios por debajo de la productividad marginal de los obreros.¹¹⁶

Finalmente, la economista inicia el debate más fuerte que ha tenido la teoría económica en la segunda mitad del siglo XX y que ha planteado cuestionamientos que la teoría neoclásica no ha podido aún responder. Joan Robinson se formula la siguiente pregunta en 1953-1954: en la función neoclásica de producción agregada, ¿en qué unidades se mide el capital? Esta cuestión dio lugar a lo que se conoce como la controversia de Cambridge, y se vieron involucrados, entre otros, Paul Samuelson y Solow, por un lado, J.

¹¹³ Coloma, *Defensa de la competencia. Análisis económico comparado*, Editorial Ciudad Argentina, Buenos Aires-Madrid, pp. 37-42. Ver también: Bour, Enrique, *Tratado de microeconomía*, Buenos Aires, 2009, Capítulo XVII, p. 486.

¹¹⁴ Seguimos en este punto la exposición de Fiorito y Azcurra, op. cit., pp. 173-174. También se trata la problemática en Montuschi, *El poder...*, op. cit., pp. 11 y ss. El texto del economista italiano al que hacemos referencia puede encontrarse en Sraffa, Piero, "Las leyes de los rendimientos en condiciones de competencia", en *El Trimestre Económico*, Vol. 9, No. 34(2) (jul.-Sep., 1942), pp. 253-274.

¹¹⁵ Sawyer, M. C., *The Economics of Michael Kalecki*, Macmillan, Hundmills, 1985. Ver al respecto Kicillof, Axel, "La Macroeconomía después de Lord Keynes", en Kicillof, *Tres ensayos sobre la Teoría General*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2008, p. 174.

¹¹⁶ Robison, Joan, *The Economics of Imperfect Competition*, Macmillan, London, 2° ed., 1969, pp. 218-228, 243-252, 253-264, 267-272,

Robinson, Pasinetti y Kaldor, por el otro lado.¹¹⁷ El problema podría plantearse de la siguiente manera: para conocer los precios de equilibrio, por ejemplo, tasa de interés, salario y renta de la tierra, es necesario conocer las productividades marginales de los factores de producción capital, trabajo y tierra. Esto es una relación técnica: cuanto produce una hora más de trabajo o un obrero extra; cuánto produce una hectárea más de tierra; pero, ¿cómo consideramos la unidad física del capital? Para medir la productividad marginal del capital, necesitamos saber cuánto capital tenemos. Si el capital es una suma de bienes heterogéneos (herramientas, máquinas, materias primas), para poder sumarlos hace falta reducirlos a una unidad común, ya que no se pueden sumar peras con manzanas, pero si frutas. Entonces, lo que hace la teoría neoclásica es sumar los precios de los bienes y el resultado es cuánto capital tenemos para poner a producir. Ahora bien, el problema sobreviene cuando vemos que esos precios que se suman para obtener el capital dependen a su vez de la tasa de interés, el salario y la renta de la tierra que entran en sus costos. De esta manera, el cálculo del capital de la función de producción neoclásica, cae en un razonamiento circular, ya que, por ejemplo, para calcular la tasa de interés necesita saber la productividad marginal del capital, que a su vez requiere calcular la tasa de interés. Pero, además, lleva una incongruencia, ya que, dependiendo de las fluctuaciones de las tasas de interés, de salario y de renta, una misma cantidad física de herramientas, con la misma cantidad de obreros, con la misma productividad marginal, puede tener varios valores como capital. O, lo que es lo mismo, dos o más cantidades de capital, pueden tener la misma productividad marginal.¹¹⁸

En paralelo, la escuela austríaca realiza fuertes críticas al modelo neoclásico. En rigor, en sus orígenes, Menger, centrándose en la utilidad marginal como el único determinante del valor, reprocha la persistencia de la teoría clásica de los costos de producción a través de la determinación de los precios por los costos marginales de producción.¹¹⁹ En esta línea de interpretación, los austríacos conciben la competencia como un proceso de rivalidad empresarial y de creación humana, y no como un modelo matemático de determinación simultánea, sin tiempo.¹²⁰

Dejando de lado, por un momento, la teoría de los juegos, sobre la que volveremos más adelante, estamos en condiciones de señalar que la existencia de capitales privados centralizados con poder suficiente para imponer sus condiciones a otros capitales más pequeños, que la literatura suele llamar monopolios u oligopolios, entre otras categorías, ha sido un verdadero problema para todas las teorías económicas. Para los liberales, en

¹¹⁷ En español, este debate fue socializado a través de la obra Braun, Oscar (Selección), *Teoría del capital y la distribución*, Editorial Tiempo Contemporáneo, Buenos Aires, 1973. Esta compilación reúne la traducción de los papers más importantes de esta controversia. Un balance más actualizado de la cuestión se encuentra en Lazzarini, Andrés, "La controversia del capital en perspectiva histórica: reconsiderando su relevancia en la teoría económica", en *Circus, Revista Argentina de Economía*, N° 5, mayo de 2013, Este texto es una adaptación de la tesis doctoral del autor enrolado en la corriente neo-ricardiana, heredera del enfoque de Sraffa. Consideraciones neoclásicas, austríacas y marxista sobre los alcances de la disputa teórica puede verse, respectivamente, en: Bour, Enrique, "Marx y la teoría...", op. cit.; Cachanosky, Nicolás, "Teoría del Capital II: La Controversia de Cambridge", junio de 2011, disponible en <https://puntodevistaeconomico.wordpress.com/2011/06/19/teoria-del-capital-ii-la-controversia-de-cambridge/>; Astarita, Rolando, "Dificultades neoclásicas debajo de la alfombra", 2010, disponible en <https://rolandoastarita.blog/2010/10/20/dificultades-neoclasicas-debajo-de-la-alfombra/>, ambos links fueron consultados el 8/1/2019.

¹¹⁸ Nos basamos en una interpretación libre del ejemplo expuesto en Astarita, *Valor...*, op. cit., 43-44.

¹¹⁹ Rojas, Ricardo, "El derecho desde la perspectiva de la escuela austríaca en economía. La visión de Friedrich A. von Hayek", en Krause, Martín, *Análisis económico del derecho. Aplicación a fallos judiciales*, La Ley, Buenos Aires, 2006.

¹²⁰ Huerta de Soto, "La escuela austríaca moderna frente a la neoclásica", op. cit.

general, son un atentado contra la libre competencia. Para los keynesianos, un mal al que hay que controlar. Para el grueso de los marxistas, el síntoma del agotamiento del capitalismo y la subordinación de la economía a la política.

Sin embargo, a nuestro parecer, más allá de los nombres, los capitales privados más centralizados no hacen más que expresar el movimiento real de la acumulación capitalista, que, para aumentar la valorización mediante la revolución técnica y científica, demanda tener empresas cada vez más grandes, a la vez que requiere, en ocasiones, la supervivencia de ciertos capitales más pequeños.¹²¹

Planteado el problema del monopolio, estamos en condiciones de continuar nuestro enfoque. Constantemente, el capital global expande la necesidad social de grandes contingentes obreros reunidos y listos para ser explotados y producir plusvalía relativa. Los obreros compiten entre sí por conseguir los puestos de trabajo, pero la concentración de los capitales individuales y la tendencia a que la fuerza de trabajo se venda por debajo de su valor, los lleva a trazar relaciones de solidaridad entre ellos y constituirse en un colectivo, para vender en mejores condiciones su fuerza de trabajo. Así aparecen las asociaciones gremiales que empiezan a reclamar la suba del salario, la reducción de la jornada laboral y el reconocimiento de dichos organismos, promoviendo los primeros contratos colectivos de trabajo. El obrero desarrolla así una conciencia de clase corporativa. Las condiciones para realizar una negociación pareja entre un capital privado centralizado y la masa de obreros es que éstos se den la forma de un sindicato centralizado y/o intervenga el Estado, para controlar que la negociación y el contrato no pongan en peligro el normal desenvolvimiento de la acumulación del capital total de la sociedad. En general, en términos históricos, la centralización sindical se dio mediante el apoyo estatal a dicha situación. En la historia argentina, este proceso tiende mayoritariamente a asociárselo con el peronismo, sin embargo, es nuestra hipótesis que su génesis se encuentra mucho antes.

Análisis económico.

Monopolio, Teoría de los juegos y Estrategias.

Podemos definir monopolio como "una estructura de mercado en la cual, en una industria que produce un bien, un recurso o un servicio determinado y diferenciado, existe un productor (monopolista) oferente que posee un gran poder de mercado y es el único de la industria que lo posee. Se debe tener en cuenta que en dicho mercado no existen productos sucedáneos, es decir, no existe ningún otro bien por el cual se pueda reemplazar sin ningún inconveniente y, por lo tanto, este producto es la única alternativa que tiene el consumidor para comprar. El monopolista controla la cantidad de producción y el precio. Pero eso no significa que pueda cobrar lo que quiera si pretende maximizar los beneficios."¹²²

De esa manera, para que un sindicato pueda ser considerado un monopolio, es acertado hacer algunas consideraciones específicas. En primer lugar, la producción de la mercancía fuerza de trabajo está portada en la conciencia y voluntad de los individuos doblemente libres. Sólo ellos pueden aceptar o no una propuesta de empleo, de lo contrario

¹²¹ La necesidad de la supervivencia de los pequeños capitales en medio de un proceso que marcha hacia la centralización de capital, ha sido tratado y explicado en Iñigo Carrera, Juan, *El capital...*, op. cit., Capítulo 5.

¹²² Bour, *Tratado...*, op. cit., Capítulo XV, p. 398.

dejarían de ser sujetos libres y no estaríamos hablando de una sociedad capitalista. Lo que sí pueden hacer los individuos asalariados es agruparse bajo el amparo de una organización sindical que actúe como único representante de los oferentes en la negociación. Es decir, en el proceso de oferta de fuerza de trabajo, al estar esta última portada en cada individuo asalariado, el monopolio sólo puede recaer sobre la representación y el proceso de negociación, nunca sobre la aceptación del acuerdo, que siempre es a título individual por cada proletario. Una situación especial se da cuando el sindicato logra imponer que los empleados sean en su totalidad afiliados al mismo. En este caso, si bien el obrero individual es quien debe aceptar el contrato, sólo lo puede hacer a través de la venia del sindicato, quien para el capital aparece como controlando la oferta de mano de obra, puesto que no puede contratar trabajadores por fuera del gremio.

En segundo lugar, el sindicato debe poseer un gran poder de mercado y ser el único que lo posee. Al respecto, consideramos que no se puede reducir el poder económico a la determinación de la tasa salarial por encima de lo que se considera la remuneración de equilibrio. Por una parte, en el mercado también se negocian las condiciones de trabajo, la extensión de la jornada laboral, las tareas a realizar o las condiciones de organización gremial y negociación. Si, por ejemplo, se pactara \$20.000 al mes por una jornada diaria de 8 horas y 5 días a la semana, suponiendo que dicho monto fuera el de equilibrio de la rama, pero, las condiciones fijadas permitieran que el obrero trabaje menos tiempo o con menor intensidad, entonces, esa suma en realidad se estaría pagando por una menor cantidad de tiempo de trabajo. Por otra parte, asumiendo que, en condiciones de crisis macroeconómica, se logra un salario nominal igual al de equilibrio, o incluso menor, podría ser considerado un éxito resultado del poder económico del sindicato, ya que, sin éste, el salario pudo ser menor al obtenido. Como hemos visto,

Montuschi diferencia el poder económico y el poder político del sindicato, haciendo referencia este último a los vínculos con el Estado. Si bien es una diferenciación útil en términos analíticos, es menester tener presente, que el poder económico suele sustentarse en el poder político, resultando en la práctica inseparables. En esta misma línea, cabe la posibilidad de que un sindicato acepte un salario menor con una empresa a cambio de obtener beneficios estatales que a posteriori redundarían en un mayor poder económico. De este modo, el poder económico puede reflejarse también en el fortalecimiento de la organización sindical. Esto es, que los sindicatos negociaran un salario menor al que podrían imponer, a cambio de lograr condiciones materiales para fortalecer la estructura gremial o para no dañarla más. Por ejemplo, controlar cajas de seguridad social y obras sociales, hacerse de los aportes sindicales de los afiliados en manera automática con el pago de salarios, lograr que sólo puedan trabajar los afiliados, recibir aportes de no afiliados por beneficiarse de la negociación, alcanzar espacios físicos para las tareas gremiales, ampliar la cantidad de delegados por sección o incorporar nuevos afiliados provenientes de otras actividades.

En tercer lugar, es necesario que la fuerza de trabajo en dicho mercado no se diera otras organizaciones gremiales. Cuando el Estado y las empresas quieren debilitar el poder de negociación de un sindicato, suelen alentar la creación de nuevos sindicatos con el fin de fragmentar a los oferentes de mano de obra en la negociación.

En cuarto lugar, la posición del monopolio sindical se fortalece si además la fuerza de trabajo de sus afiliados posee una experticia difícil de reemplazar.

Por otra parte, resulta oportuno presentar algunos comentarios sobre la teoría de los juegos ya que permite el análisis de conductas estratégicas. Más arriba hemos reseñado la problemática de la competencia imperfecta en la teoría económica. Sin embargo,

omitimos el tratamiento de la teoría de los juegos en materia de microeconomía, que desde los setenta viene proliferando como una moda¹²³, pese a que sus inicios son muy anteriores, pudiendo remontarse a los trabajos ya citado de Cournot y Bertrand, aunque existe consenso en tomar su origen en la obra *Theory of Games and Economic Behavior* (1944) de John von Neumann y Oscar Morgenstern. Allí los autores comentan que “las definiciones clásicas de libre competencia incluyen postulados adicionales al de que el número de participantes sea grande. Por ejemplo, es claro que si ciertos grupos grandes de participantes quisiera — cualquiera fuera la razón — actuar en conjunto [como coaliciones], entonces un grupo grande de participantes podría no ser efectivo; los intercambios relevantes podrían tener lugar directamente entre grandes “coaliciones” (tales como sindicatos, cooperativas de consumidores, carteles industriales y algunas organizaciones de la esfera política), pocas en número, y no entre individuos, muchos en número, actuando independientemente... Cualquier teoría satisfactoria de la “transición al límite” de un pequeño número de participantes al gran número tendrá que explicar bajo qué circunstancias tales grandes coaliciones se formarán o no — es decir, cuando un número grande de participantes serán efectivos y conducirán a una mayor o menor libre competencia... Responder esta pregunta es, pensamos, el verdadero desafío de cualquier teoría de libre competencia”.¹²⁴

Podríamos definir a la teoría de los juegos como el estudio de las acciones humanas “cuando existe interdependencia y tanto las acciones que se realicen como los resultados que se obtengan dependen de las acciones de otros. Por esta razón se la asocia normalmente con la estrategia, tratando de determinar cuáles son las acciones que los jugadores seguirán para asegurarse los mejores resultados posibles”.¹²⁵ Es decir, es el examen objetivo de la interacción estratégica. La *estrategia* es el concepto clave que queremos rescatar, entendiendo por tal, la elección de la acción a seguir en cada momento de la interacción, de acuerdo a la información con la que cuenta cada sujeto.

La microeconomía tiende a introducir la teoría de los juegos a partir de dos individuos libres y racionales, que deben evaluar la mejor estrategia a seguir ante cada obstáculo o nodo, con cierto grado de información, en una situación conocida como el dilema del prisionero. A partir de las decisiones óptimas, se explica el teorema de Nash y una de las formas del óptimo de Pareto, introduciendo la relevancia de las instituciones-reglas en la fijación de estrategias.¹²⁶ Va de suyo que los elementos de la teoría son: los jugadores, las opciones de acción que cada jugador posee, la información, las estrategias, las recompensas, el resultado y el equilibrio.¹²⁷ No obstante, las determinaciones de estos modelos bien pueden extenderse a unidades colectivas como empresas que compiten en el mercado, partidos políticos que disputan elecciones, Estados que contienden en la geopolítica o sindicatos que encabezan negociaciones colectivas.

¹²³ Kreps, David, *Cursos de teoría microeconómica*, Mc Graw-Hill, Madrid, 1995, p. 11, citado en Krause, Martín, “Teoría de los juegos”, en Krause, Martín, *Análisis económico del derecho. Aplicación a fallos judiciales*, La Ley, Buenos Aires, 2006., p. 53.

¹²⁴ Neumann, John von y Oskar Morgenstern, *Theory of Games and Economic Behavior*, John Wiley & Sons, 1967, p. 13, traducción extraída de Guissarri, Adrián, *Mancur Olson (1932-1998). Sus principales contribuciones*, CEMA Working Papers, No 266, Serie Documentos de Trabajo, Universidad del CEMA, 2004, p. 10.

¹²⁵ Krause, “Teoría de los juegos”, op. cit., p. 54.

¹²⁶ *Ibíd.*, pp. 57 y ss.

¹²⁷ *Ibíd.*, pp. 55-56.

El análisis científico de la estrategia, sin embargo, puede remontarse a la obra *De la guerra* (publicado póstumamente en 1832) de Carl von Clausewitz¹²⁸, que fuera retomado por buena parte del marxismo, en particular por Lenin.¹²⁹ En Argentina, durante la década de 1970, toda una corriente de científicos sociales retoman los planteos del militar prusiano para analizar la lucha de clases, además del uso de categorías de Lenin y Gramsci.¹³⁰

Sólo a título de ejemplo, podemos citar una de las obras marxistas más importantes en el país en las últimas décadas. Frente al problema historiográfico de por qué la mayoría de los trabajadores siguió a Perón y no a los partidos comunista o socialista, Nicolás Iñigo Carrera encuentra que la clase obrera había desarrollado una estrategia reformista mayoritaria a lo largo de los años anteriores al '45, en el marco de la expansión de un capitalismo que incorporaba trabajo asalariado. Allí señala que "partiendo de que el sujeto colectivo de la historia son las clases sociales que actúan y cuyas metas, en cada momento histórico, están vinculadas con los grados de conciencia que tienen de sí, de las otras clases y de las relaciones entre ellas... deberíamos tener presente el hecho de que las clases sociales se constituyen como tales en el enfrentamiento con otras clases... El movimiento espontáneo es la estrategia que se da la clase obrera y un momento necesario de su proceso de formación... Si son las clases las que tienen una estrategia, en tanto tienen un interés que buscan realizar, para realizarlo necesitan constituir fuera social y ésta es la alianza."¹³¹ Además, considera "que la estrategia es el uso de los encuentros para alcanzar el objetivo de la guerra".¹³²

Si se ajusta un poco el lenguaje y se hace omisión de la disputa política detrás del uso de los términos, podemos trazar una comparación entre el análisis marxista de la lucha de clases y la teoría de los juegos, que arroja más coincidencia de las que muchos están dispuestos a aceptar. Primeramente, precisemos las diferencias. La tradición marxista es reacia al individualismo metodológico, que suele ser un fundamento de los defensores de la teoría de los juegos. En general, los marxistas parten de un sujeto colectivo, la clase, y los economistas marginalistas, de un individuo libre.¹³³ También es reacia a la idea de equilibrio, al menos en su concepción neoclásica, que implica un no movimiento y un no tiempo. En esta línea, son incompatibles. Sin embargo, el intercambio de equivalentes a través del acuerdo de voluntades libres, después de negociaciones, en una cadena que se

¹²⁸ Alonso Vaquer, Miguel, "Actualidad del pensamiento de Clausewitz", en *Política Exterior*, Vol. 3, No. 13 (Autumn, 1989), pp. 216-234.

¹²⁹ AAVV., *Clausewitz en el pensamiento marxista*, Cuadernos de Pasado y Presente, N° 75, México, 1979; Kipp, Jacob, *Lenin and Clausewitz: The Militarization of Marxism, 1914-1921*, Soviet Army Studies Office, 1985.

¹³⁰ Santella, Agustín y Eduardo Sartelli, "CICSO: Marxismo, Historia y Ciencias Sociales en la Argentina", en *Razón y Revolución*, N° 6, Buenos Aires, otoño de 2000.

¹³¹ Iñigo Carrera, Nicolás, *La estrategia de la clase obrera, 1936*, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, 2° Edición, Buenos Aires, 2004, pp. 16-21.

¹³² *Ibíd.*, p. 26, nota 6.

¹³³ En rigor, Marx en *El Capital*, no parte de la clase, sino de la mercancía, luego pasa al poseedor de mercancías, dinero, capital y fuerza de trabajo, y el mismo movimiento de estas formas sociales le revela las clases, el Estado y el capital total de la sociedad como el sujeto que pone en marcha el metabolismo social. Una síntesis de este desarrollo puede encontrarse en Iñigo Carrera, Juan, *El capital...* op. cit., Capítulo 1. Por otra parte, el llamado marxismo analítico se aparta de la tradición hegeliana y asume el individualismo metodológico en varias ocasiones, sobre todo a la hora de analizar la economía. Ver en este sentido: Álvarez, Francisco, "Individuos e información: sobre el marxismo analítico", en *Isegoría*, N° 3, 1991, pp. 159-175; Caligaris, Gastón, "Un balance crítico de la teoría marxista y neomarxista de las clases sociales", en Chávez Molina, Eduardo, *Desigualdad y movilidad social en el mundo contemporáneo. Aportes empíricos y conceptuales: Argentina, China, España, Francia*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2013; Gargarella, Roberto, "Marxismo analítico. El marxismo claro", en *Doxa*, N° 17-18, 1995, pp. 231-255.

reproduce periódicamente, bien puede tomarse como equilibrios para cada momento concreto.

Por otro lado, la teoría marxista de la lucha de clases como motor de la historia difiere de los planteos del mismo Marx en *El Capital*. En esta obra, el alemán muestra la lucha de clases como la forma necesaria de la acumulación de capital, de la misma manera en que la relación mercantil no puede más que tener la forma jurídica de un contrato entre hombres libres e iguales, o dejaría de ser un intercambio de mercancías. El fundamento de esta determinación se haya en que Marx escapa de la representación teórica como forma de hacer ciencia y propone el método dialéctico, toda vez que encuentra que lo real es lo que se afirma mediante su propia negación.¹³⁴ Este punto no es abordable por la lógica formal ya que supone que la afirmación es la afirmación y la negación es la negación. Este fundamento que explica el movimiento, hace a los planteos de Marx en su obra magna contradictorios con la teoría de los juegos, pero también con la teoría de la lucha de clases como el motor de la historia, puesto que la conciencia y voluntad de los individuos que componen las clases que se enfrentan son la forma en que el capital se acumula.¹³⁵

Sin embargo, también tienen rasgos analíticos muy parecidos. Veámoslo. Primero, bien podríamos decir que la clase obrera frente a la clase capitalista, esto es, en sus relaciones hacia afuera de la clase, es tratada como un jugador en un proceso de lucha de clases que constituye un juego. El economista Mancur Olson tiene una frase que resume muy bien esta idea: "las clases se definen en términos de sus intereses económicos, y para favorecerlos recurrirán a todos los métodos incluyendo la violencia. Así como la clase es egoísta, también lo es el individuo."¹³⁶ Cuando se dice que la clase obrera X le hace una huelga general a la clase capitalista Y con la idea de obtener una mejora salarial, si bien se entiende que hace referencia a un grupo de trabajadores heterogéneo con cualidades en común, analíticamente se presenta como si fuera un único sujeto, la "clase obrera X", un individuo-jugador. Además, se le asigna, implícitamente o no, una racionalidad, puesto que la clase analiza la situación y se da un plan de lucha, proyecta disminuir los costos del conflicto y maximizar sus beneficios.

En segundo lugar, emparentado con lo que señalamos recién, cada clase formula su estrategia (reformista, revolucionaria, antiimperialista, imperialista, conservadora, reaccionaria) en función de la conciencia que posee, o sea, de la información disponible que puede manejar y entender.

El tercer punto es que en la lucha de clases existen premios, como la suba de salarios, que se reincorporen compañeros o la toma del poder del Estado. O sea, tiene resultados como ganar o perder el conflicto e, incluso, pueden acordarse puntos donde ambas partes pueden obtener lo mejor posible frente a las condiciones materiales y la información disponible.

¹³⁴ Starosta, Guido y Gastón Caligaris, *Trabajo, valor y capital. De la crítica marxiana de la economía política al capitalismo contemporáneo*, Universidad de Quilmes, Buenos Aires, 2017, Capítulo 1.

¹³⁵ Esto lleva entonces a la cuestión cumbre del marxismo revolucionario: ¿de dónde sale la conciencia y la voluntad revolucionaria de la clase obrera si la clase obrera es atributo del capital? El tratamiento íntegro de esta cuestión y la solución posible puede encontrarse en: Starosta, Guido, *Science as Practical Criticism. An investigation into Revolutionary Subjectivity in Marx's Critique of Political Economy*, PhD Thesis, Department of Sociology, University of Warwick, 2005.

¹³⁶ Olson, M., *La lógica de la Acción Colectiva. Bienes Públicos y la Teoría de Grupos*, Noriega Editores, México, 1992, pp. 116-117.

Las teorías marxistas de la lucha de clases como motor de la historia, suele recalcar el antagonismo esencial entre la clase explotadora y la clase explotada, cuyos intereses históricos resultan irreconciliables. Sin embargo, en el desarrollo concreto, en ciertos momentos del capital, en ciertos espacios nacionales, este antagonismo encuentra puntos de acuerdo por períodos prolongados. Asumiendo este fundamento como cierto, la contradicción absoluta entre ambos jugadores transforma a la lucha de clase en un juego de suma cero, donde uno debe perder sí o sí.

Con estas consideraciones, no es descabellado pensar que los estudios de la lucha de clases podrían ser considerados una variante específica de los estudios de interacción estratégica, lo que nos permite plantear que muchos estudios marxistas tienen más en común con la microeconomía de lo que pueden pensar.

En otro orden de cosas, el abordaje de la lucha sindical, que es una forma de la lucha de clases, también ha sido abordada directamente por autores que profesan la teoría de los juegos y estudian la negociación colectiva. En uno de los estados de la cuestión más actuales, se caracteriza que los estudios anteriores a la segunda guerra mundial se basaban en la teoría y metodología de la economía institucional. Durante la posguerra, hubo un cambio y los sindicatos pasaron a pensarse como organizaciones que optimizan sus recursos sujetos a restricciones puramente económicas, ocasión en la que tuvo lugar el debate Dunlop-Ross, donde el primero pensaba a los sindicatos como empresas comerciales, contrario a la tesis institucional y política del segundo. Ante el auge del formalismo matemático y la exclusión de herramientas sociológicas, políticas y psicológicas en el análisis económico, predominó la concepción de Dunlop.¹³⁷

De esta manera, a parte del pionero trabajo de Allen¹³⁸, desde la década de 1980, aparecen varios modelos de teoría de los juegos aplicados al análisis de la acción sindical. Por ejemplo, Booth y Manzini buscan que el monopolio ineficiente alcance un óptimo de Pareto a través de un proceso de negociación entre los sindicatos y las empresas.¹³⁹

En contraste, en un balance crítico que ya lleva unas décadas, Samuel Friedman caracteriza que la teoría de los juegos constituye un modelo racional de toma de decisiones ahistórico, suponiendo individuos definidos que conocen el conflicto, sus opciones estratégicas y los posibles resultados. Estos supuestos limitan su aplicación al conflicto laboral ya que este es un proceso histórico en el que los bandos no siempre están claramente definidos, los individuos frecuentemente ignoran que están en un conflicto y en el que surgen muchas opciones estratégicas y las evaluaciones cambian en el curso de la lucha.

¹³⁷ Drakopoulos, Stavros A. and Ioannis Katselidis, "The Development of Trade Union theory and Mainstream Economic Methodology", in *Journal of Economic Issues*, N° 48(4), January 2012.

¹³⁸ Allen, Layman, "Games bargaining: A Proposed Application of the Theory of Games to Collective Bargaining", in *Faculty Scholarship*, Series. 4520, 1956, disponible en https://digitalcommons.law.yale.edu/fss_papers/4520 Consultado el 11/1/2019.

¹³⁹ Booth, A., "A Public Choice Model of Trade Union Behavior and Membership", in *Economic Journal*, N° 94, (Dec., 1984), pp. 883-98; Booth, A., "The Free Rider Problem and a Social Custom Model of Trade Union Membership", in *Quarterly Journal of Economics*, N° 100, (Feb., 1985), pp. 253-261; Booth, A., *The Economics of the Trade Union*, Cambridge University Press, 1995; Manzini, P., "Game Theoretic Models of Wage Bargaining", in *Journal of Economic Surveys*, N° 12, (Feb., 1998), pp. 1-41; Baltzersen, Jerome and Dominik Dienst, *A game theoretic approach to strikes and negotiations*, Thesis for Bachelor of Science in Mathematics Economics, Department of Mathematical Sciences, University of Copenhagen, 2008; Biggs, Michael, "Strikes as Sequences of Interaction. The American Strike Wave of 1886", in *Social Science History*, N° 26, 2002, pp. 584-617.

Remarca que quizás la teoría podría servir mejor para analizar los períodos de prosperidad y estabilidad en los que los extremismos no intervienen en las negociaciones.¹⁴⁰

Lo que podemos extraer de estas ideas vertidas hasta aquí es que, más allá de los fundamentos y herramientas teóricas que se usen, en la medida en que un sindicato se vuelva un monopolio de representación y negociación por el lado de la oferta de trabajo, al fijar las condiciones de venta de la fuerza de trabajo, entablará una disputa estratégica con la empresa, en cuya interacción intentará imponer su poder económico, administrando los recursos de los que dispone, siendo que el mejor resultado puede no necesariamente ser una suba de la tasa salarial.

Resta ahora analizar la posibilidad de pensar la acción sindical como una acción colectiva y el problema entre las direcciones y los afiliados. Podremos apreciar, que, en este punto, hay un nuevo contacto entre la microeconomía y algunas posiciones marxistas.

Burocracia sindical y la relación agente/principal.

Si bien hemos dejado de lado en este trabajo el análisis de la tradición marxista sobre los sindicatos¹⁴¹, creemos oportuno llamar la atención sobre el problema de la burocracia sindical y la agencia.

En el mercado de trabajo, los obreros individuales compiten entre sí por obtener un empleo en el capital privado. Además, la acumulación de capital requiere para su propia expansión que haya una porción de mano de obra en barbecho, para poder absorberla al desarrollarse nuevas ramas o al aumentar el ritmo de la acumulación. Estas dos condiciones tiran el salario hacia la baja, generando la tendencia de que la capacidad de trabajar se venda por debajo de su valor, que está determinado por el valor necesario para adquirir las mercancías que el obrero requiere para reproducir su fuerza de trabajo. Que el salario esté por debajo del valor es un hecho que beneficia a cada capital individual en términos inmediatos, pero perjudica a los capitales como totalidad al socavar las condiciones para la producción de la fuerza de trabajo imprescindible para acumular capital en el largo plazo. Frente a estas tres circunstancias, se producen dos fenómenos. En primer lugar, los obreros que compiten entre sí comienzan a cooperar generando relaciones de solidaridad, creando organizaciones sindicales que les permiten mejorar las condiciones de venta de la fuerza de trabajo. En segundo lugar, dentro del Estado, se desarrolla un personal político proclive a elaborar normas de bienestar y laborales que abre la posibilidad de que la clase trabajadora mejore sus condiciones de vida, de educación, de salud, de trabajo y salariales.¹⁴²

¹⁴⁰ Friedman, Samuel, "Game Theory and Labor Conflict: Limits of Rational Choice Models", in *Sociological Perspectives*, Vol. 26, No. 4 (Oct. 1983), pp. 375-397.

¹⁴¹ Los balances más exhaustivos pueden encontrarse en: Hirsch, Mariana, *Acción sindical y salario real en la crítica de la economía política*, Tesis de Doctorado, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 2018; Hyman, Richard, *El marxismo y la sociología del sindicalismo*, Ediciones Era, México, 1971; Villena, Cesar, *Capital, clase obrera y burocracia sindical*, Documento de Trabajo, CICP, Buenos Aires, Julio de 2018.

¹⁴² Caligaris, Gastón, "Clases sociales, lucha de clases y Estado en el desarrollo de la crítica de la economía política", en Caligaris, Gastón y Alejandro Fitzsimons, *Relaciones económicas y políticas. Aportes para el estudio de su unidad con base en la obra de Karl Marx*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2012; Iñigo Carrera, Juan, *El capital...*, op. cit., pp. 12 y ss. Desde un enfoque diferente, puede verse: Korsch, Karl, *Lucha de clases y derecho del trabajo*, Editorial Ariel, Barcelona, 1980, Capítulo 1 y 2.

Esta exposición de las determinaciones podría tener ciertas semejanzas con el modelo de juegos repetidos, o súper-juegos, y cooperación voluntaria. Puede que un individuo con una voluntad no cooperativa, asumirá que es conveniente para él cooperar si el juego se repite reiteradamente y su conducta no cooperativa podría ser sancionada por otros participantes. Así se produciría una praxis cooperativa voluntaria. Va de suyo que la diferencia con el enfoque expuesto en el párrafo anterior puede apreciarse en que la determinación en el súper-juego está en una institución, a saber, la norma de premios y castigos.¹⁴³

Por su parte, Mancur Olson, que publica en 1965 su *The Logic of Collective Action*, realiza "una observación crítica sobre la creencia generalizada, según la cual, si un grupo de personas tiene intereses comunes, organizará acciones para promoverlos o defenderlos. Olson sostiene que tal afirmación es falsa: tales acciones serán llevada a cabo sólo si son consistentes con los intereses particulares de cada individuo. Las personas actuarán de acuerdo con la lógica de la acción colectiva. Tal lógica, en el caso de individuos racionales, dice Olson, se basará en la comparación de los beneficios y de los costos de la acción. Los beneficios del grupo que actúa colectivamente serán en función del nivel de actividad colectiva y del tamaño del grupo. Pero, para cada individuo, los beneficios personales son sólo una fracción disminuye a medida que el grupo aumenta. Por lo tanto, decidirá colaborar con la acción colectiva cuando sus beneficios personales superen al costo de su participación. Pero, si el grupo es grande, su beneficio individual será muy pequeño y su incentivo para contribuir será prácticamente nulo. Por lo tanto, concluye Olson, en grupos grandes es muy poco probable que haya contribuciones voluntarias a la acción colectiva."¹⁴⁴

Además, postula que "algunos grupos tendrán un poder desproporcionado para la acción colectiva derivado de su tamaño, de la importancia de los beneficios que pueden obtener o de las otras circunstancias especiales... Olson señala que algunos grupos e interés obtendrán beneficios especiales sobre el conjunto, lo que significa que logran un cierto poder de monopolio, en cuyo caso se produce una reasignación de recursos que reduce la eficiencia económica... Beneficios difusos y costos concentrados no alientan las acciones colectivas para cambiar favoritismos ya otorgados."¹⁴⁵

Con estas ideas Olson examina a los sindicatos en tanto factores de poder.¹⁴⁶ También, realiza un estudio de la influencia de los sindicatos en el desarrollo de los países en su segundo libro, publicado en 1982.¹⁴⁷ Sostiene que "una vez que existe un sindicato local, hay diversas fuerzas que pueden inducirlo a organizar a todo su gremio o industria o a federalizarse con otros sindicatos locales del mismo gremio o industria. Las fuerzas del mercado trabajan en contra de cualquier organización que funcione sólo en una parte del mercado... Además, los trabajadores de una especialidad que emigran de una comunidad a otra se interesan por pertenecer a un sindicato nacional que le dé acceso al empleo en cada nueva comunidad. Por último, la fuerza política de un sindicato grande es obviamente mayor que la de uno pequeño. Los incentivos para federar los sindicatos locales y organizar

¹⁴³ Bara, Ricardo, *Finanzas públicas y decisiones públicas: Un enfoque de Economía Política*, Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad de Buenos Aires, 2006, pp. 136 y ss.; Krause, "La teoría de los juegos", op. cit., pp. 63.

¹⁴⁴ Bara, *Finanzas...*, op. cit., p. 140.

¹⁴⁵ *Ibíd.*, p. 296.

¹⁴⁶ Olson, M., *The Logic of Collective Action. Public Goods and the Theory of Groups*, Harvard University Press, 1971, Capítulo III.

¹⁴⁷ Olson, M., *El nacimiento y declive de las naciones*, Editorial Ariel, Barcelona, 1986.

a las empresas no sindicadas aumentan considerablemente a medida que las mejoras en materia de transportación y comunicación amplían el mercado.”¹⁴⁸

Ahora bien, ¿cómo es que los sindicatos grandes consiguen tener éxito en lograr bienes para sus afiliados? Una de las causas se haya en haber logrado la afiliación obligatoria que les permite controlar que, durante las huelgas, nadie trabaje: “el factor aislado más importante que les permitió sobrevivir a los grandes sindicatos nacionales fue que la membresía y el apoyo a las huelgas que declaraban eran en alto grado obligatorios. El ‘establecimiento sindicato’ y otros instrumentos parecidos para hacer la membresía obligatoria no son, como algunos suponen, invenciones modernas... La membresía obligatoria implica algún instrumento u organización para hacerla obligatoria; es decir, para hacer cumplir la regla de que quienes no sean miembros del sindicato no pueden trabajar en una determinada empresa. No es posible que los trabajadores no organizados creen un sindicato grande, aunque estén consciente de que la coacción es necesaria, puesto que primero tendrán que organizarse para contar con un instrumento que haga cumplir la política de establecimiento sindicado; pero sí es posible que un sindicato surja sin coacción y luego, si lo decide, asegurar su supervivencia y aumentar su fuerza haciendo la membresía obligatoria... En vista de la importancia de la membresía obligatoria, y del hecho de que los rompeshuelgas son legalmente libres de cruzar los piquetes de guardia y hacer que cualquier huelga resulte ineficaz, no hay que sorprenderse de que la violencia tenga un lugar prominente en la historia de las relaciones laborales, especialmente en los períodos en los que se intentaba crear o ampliar los grandes sindicatos nacionales”.¹⁴⁹ Como veremos más adelante en esta investigación, estas determinaciones que Olson encuentra mirando la historia de EEUU e Inglaterra, son perfectamente asimilables al desarrollo de la FOM durante el gobierno de Yrigoyen.

Por otra parte, introduce una serie de cuestiones que dan cuenta del problema de la separación entre direcciones y bases sindicales: “existe un contraste paradójico entre la participación extremadamente baja en los sindicatos y el apoyo aplastante que prestan los trabajadores a las medidas que les obligan a apoyar al sindicato. Más del 90 por ciento no asistirán a las juntas ni participarán en los asuntos del sindicato, pero más del 90 por ciento votarán por obligarse a sí mismos a pertenecer a él y a pagarle cuotas considerables... En realidad, los trabajadores no se contradecían: sus acciones y actitudes eran un modelo de racionalidad cuando deseaban que todos asistieran a las juntas, pero ellos no lo hacían. Porque i un sindicato fuerte trabaja por los intereses de sus miembros es de suponer que ellos estarán en mejor situación si la concurrencia es mucha; pero (cuando no se imponen multas por falta de asistencia) el trabajador individual no tiene incentivo económico para acudir a una junta. Obtendrá los beneficios de los logros del sindicato asistiendo o no, y probablemente no estará en situación de añadir nada a esos logros... El sindicato como organización, no directamente el trabajador, es el que necesita el ‘control de empleos’ que en opinión de Perlman era la esencia del sindicalismo norteamericano.”¹⁵⁰

Dentro de la sociología del trabajo y del marxismo, ha habido muchos estudios dedicados a analizar la diferenciación de las direcciones sindicales de las bases constituidas por los afiliados. Mientras la sociología ha tendido a ver allí el resultado inevitable del

¹⁴⁸ Olson, M., *La lógica de la Acción Colectiva. Bienes Públicos y la Teoría de Grupos*, Noriega Editores, México, 1992, pp. 78-79.

¹⁴⁹ *Ibíd.*, pp. 80-82.

¹⁵⁰ *Ibíd.*, pp. 97-98. Uno de los pocos estudios marxistas en Argentina que ha analizado la tesis de Olson para pensar la acción sindical es: Santella, Agustín, “El debate sobre bases contra direcciones sindicales revitalizado”, en *Estudios del Trabajo*, N° 53, Buenos Aires, junio de 2017.

proceso de burocratización propio del mundo moderno, con la creación de una elite u oligarquía, el marxismo ha tendido a ver allí a una burocracia sindical que, presa de sus intereses como capa social, se aparta de los intereses genuinos del obrero común de la fábrica.¹⁵¹ Estas discusiones recuerdan a los problemas de agencia que estudia la microeconomía, que podemos sintetizar diciendo que son los causados por los conflictos de intereses entre las partes contratantes¹⁵², en la medida en que "un principal diseña un contrato para guiar las acciones apropiadas de un agente. Se supone que el agente toma cierta acción...no observada por el principal".¹⁵³ Un claro ejemplo de esta situación es cuando el accionista mayoritario (el principal) contrata a un gerente (el agente), el cual, más allá de cómo le vaya a la empresa, cobrará un suculento salario. Debido al dominio que tiene este sobre el proceso de trabajo, el principal nunca está seguro que el agente esté dando el mayor esfuerzo por el que se lo ha elegido y contratado para ese puesto. Para hacer frente a esta cuestión, el principal se ve en la obligación de fijar normas que incentiven al agente a cumplir con los objetivos que el principal requiere para su beneficio. Una posible norma es la que fija un premio por crecimiento en el posicionamiento de la empresa en el mercado. En este sentido, "El principal conoce en términos generales lo que desea que haga el agente, pero el rango de acciones posibles que puede tomar éste, y de los resultados consiguientes, es enorme. Sería demasiado costoso que el principal asigne ex ante recompensas y castigos explícitos para todos los resultados posibles que podrían producir las acciones del agente. Empero, ex post, el valor de un resultado particular es mucho más nítido"¹⁵⁴

En el caso del sindicato, podría plantearse que la base de los afiliados son el principal y los dirigentes, los agentes. Una vez elegidos y ocupados los cargos, ¿qué incentivos tiene el dirigente para cumplir sus promesas de campaña? ¿Por qué no habría de arreglar con la patronal importantes beneficios si fracasa el conflicto o el sindicato no hace mucho lío? En la medida en que la dirección de un sindicato, una vez que asume su puesto, es imposible de sacar porque es la que controla las elecciones, no tiene mayores incentivos a hacer cumplir los intereses de las bases. El supuesto de muchos marxistas de que la burocracia sindical siempre traiciona los intereses de lucha de las bases, y entonces, se impone la necesidad de alcanzar la democratización de los sindicatos, tiene mucho en común con la teoría de la agencia de la microeconomía.

A modo de cierre.

De las diversas ideas que hemos retratado en este capítulo, se desprende que la tenencia de poder económico por parte de un sindicato está atada a la necesidad de que asuma un rol de monopolio en la oferta de trabajo. La discusión en torno a si resulta eficiente o no, no puede dejar de soslayar el hecho de que su existencia también obedece a mecanismos propios de la economía capitalista. Por otro lado, la posibilidad de ejercer un monopolio en la representación y negociación, está ligada no sólo al proceso de centralización de capitales privados, sino también a la intervención del Estado que, a través de normas, pone sobre la mesa la emergencia de que las organizaciones sindicales alcancen dicha posición.

De esta manera, son las normas las que constituyen la forma en que este proceso vehiculiza la centralización en el mercado de trabajo. Sin importar la teoría económica que uno asuma, un hecho salta a la vista. Así como las normas encierran un contenido económico, también se vuelven contenido de otras formas sociales. Es decir, así como los

¹⁵¹ Hyman, op. cit., Villena, *Capital...*, op. cit.

¹⁵² Bour, *Tratado...*, op. cit., p. 291.

¹⁵³ *Ibíd.*, p. 295.

¹⁵⁴ *Ibíd.*, p. 298.

cambios económicos impulsan cambios normativos, las normas tienen efectos porque hacen a la organización de la acción social. Y, el análisis económico del derecho se trata de eso, de estudiar las consecuencias prácticas de las normas jurídicas.

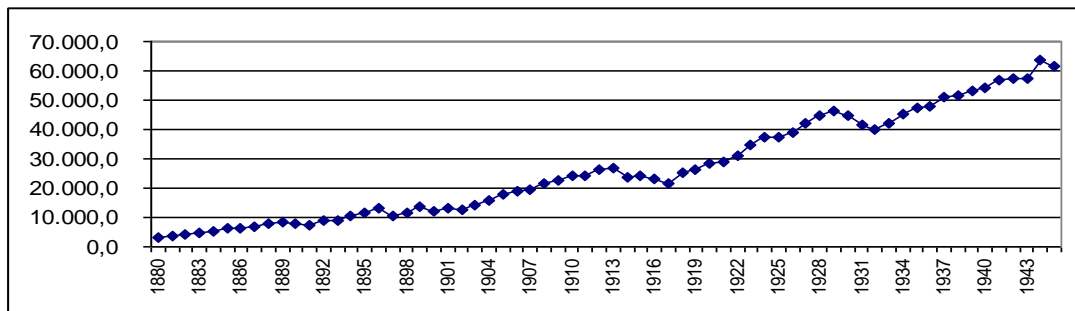
CAPÍTULO 3. ECONOMÍA, HUELGAS Y LEYES.

En el presente capítulo detallaremos el contexto histórico en el cual se desarrolló nuestro objeto de estudio, enfatizando los aspectos económicos y sindicales.

El contexto económico.

Si uno mira el PBI argentino entre 1880 y 1945, tal cual lo mide la teoría neoclásica, a precios de mercado, podemos observar la siguiente curva, que nos da un mapeo de la etapa:

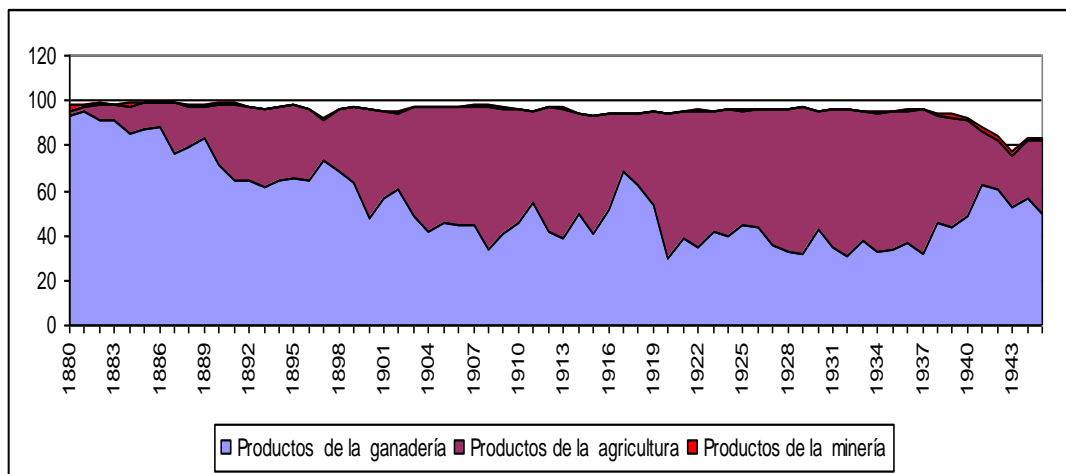
PBI a precios de mercado (Millones de pesos de 1993), 1880-1945).



Fuente: Ferreres, Orlando, *Dos Siglos de Economía Argentina (1810-2004)*. *Historia Argentina en cifras*, Buenos Aires, El Ateneo-Fundación Norte y Sur, 2005, Cuadro 3. 1. 1. Iñigo Carrera, Juan, *La formación económica de la sociedad argentina. Volumen I. Renta agraria, ganancia industria y deuda externa. 1882-2004*, Imago Mundi, Bs. As., 2007, Cuadro B. 5, *Precios reales implícitos en el PBI y magnitud relativa del PBI*, pp. 198-199.

Si miramos el PBI indicado, podemos apreciar una etapa general de crecimiento hasta 1913, con crisis en 1890 y en 1897. Entre 1914 y 1917 tenemos una crisis económica al compás de la primera guerra mundial. Entre 1917 y 1929 hay una etapa de crecimiento, con un pequeño estancamiento en 1921 y 1924-1925. Como espacio nacional de acumulación, la Argentina ofrecía al mercado mundial básicamente mercancías agrarias.

Exportaciones argentinas por grandes rubros en %.

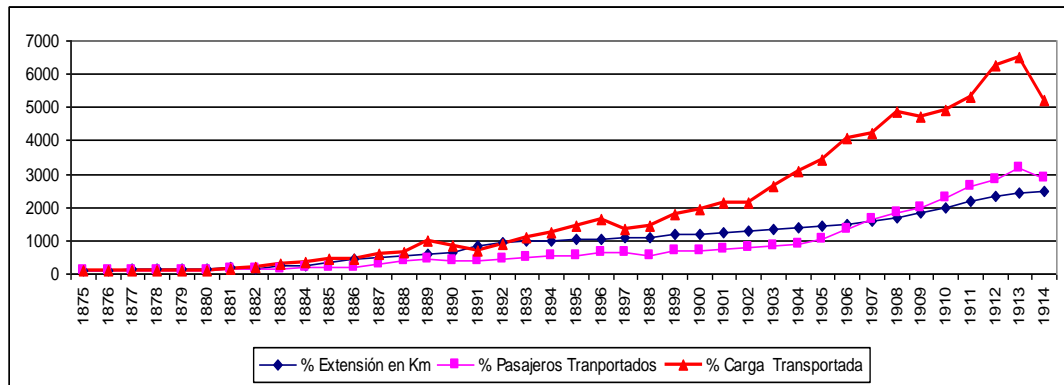


Fuente: Ferreres, *op. cit.*, Cuadro 8. 1. 2. Los datos aquí expuestos, coinciden con la información disponible en Vázquez Presedo, Vicente, *Estadísticas Argentina (Comparadas), Tomo I y II*, Ediciones Macchi, Bs. As., 1971 y 1976.

La producción ganadera para el mercado mundial que en 1880 estaba en un 93,5%, decayó hasta un primer piso en 1908, cuando llegó a un 33,4% de las exportaciones. Sus segundo y tercer pisos del período fueron en 1920 y 1929, con un 29,9% y 31,4%, respectivamente. Del cuadro podemos extraer que en Argentina el crecimiento de la producción y de las exportaciones de mercancías agrarias fue totalmente hegemónico, predominando en un primer momento las ganaderas, pero creciendo rápidamente las agrícolas, que logran superar a las ganaderas en 1903, para luego volverse mayoritarias entre 1920 y 1939.

Este alto crecimiento de la producción y exportación de mercancías agrarias implicaba la necesidad de una expansión de la rama de transportes y de industrias secundarias, ligadas a la expansión agraria, y, por ende, una creciente demanda interna de fuerza de trabajo para los capitales que operaban en la ciudad y el campo argentinos. Es decir, disparó el crecimiento del mercado interno.

Estadísticas Ferroviarias, 1875-1914. Base 1875=100

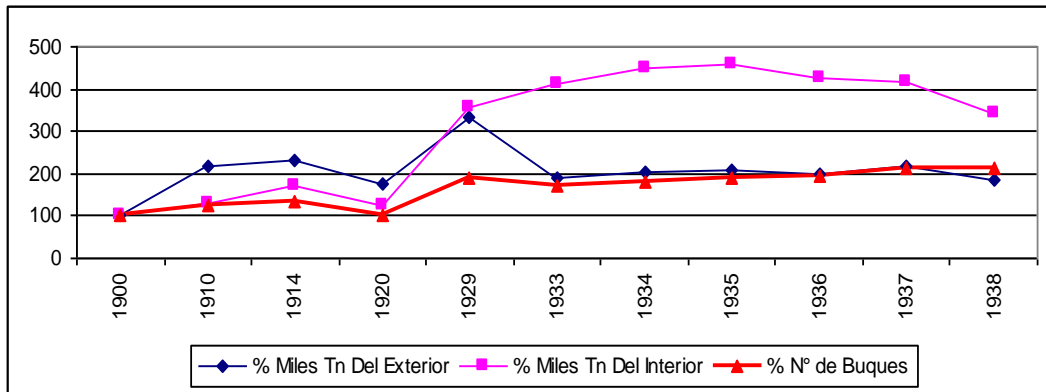


Fuente: Vázquez Presedo, *Estadísticas históricas argentinas (Comparadas), Primera Parte 1875-1914*, Buenos Aires., 1971, VI - I, p. 105. Las estadísticas de transportes de la obra de Ferreres sólo aparecen a partir del año 1933. La fuente de Vázquez Presedo es el Tercer Censo Nacional, Tomo X, año 1914.

Este gráfico expone la evolución de tres variables que consideramos significativas de las estadísticas ferroviarias. Muestra que el crecimiento de la cantidad de kilómetros de tendido ferroviario, de pasajeros transportado y de carga transportada creció sostenidamente entre 1875 y 1914, creciendo en porcentaje más rápidamente la cantidad de mercancías transportadas a partir de 1893. La expansión de los ferrocarriles fue acompañada del crecimiento del movimiento de los puertos en materia de importaciones (M) y exportaciones (X). Los puertos más importantes eran el de Buenos Aires y el de Rosario. Éste último, sin embargo, en su mejor año, apenas llegaba al 10% de lo que movía el puerto de la Capital Federal. Las principales mercancías transportadas por vías férreas eran productos en general, los cereales, y luego oscilaban el ganado, las mercancías industriales y para la construcción. Los trenes contribuían a que las mercancías circularan al interior del país, y por ende acompañaban el crecimiento del mercado interno, al compás que llevaban mercancías agrarias al puerto de Bs. As., para su exportación a Europa.¹⁵⁵

¹⁵⁵ Vázquez Presedo, Vicente, *El caso argentino. Migración de factores, comercio exterior y desarrollo, 1875-1914*, Eudeba, Buenos Aires., 1971., p. 108.

Buques entrados en puertos argentinos. Base 1900=100.



Fuente: Vázquez Presedo, *op. cit.*, 1976, cuadro *Tonelaje de los buques entrados en puertos argentinos (miles)*, p. 176.

Si miramos el movimiento de los buques en los puertos argentinos, en miles de toneladas de naves que vienen tanto del exterior como del interior del país, vemos un lento crecimiento en la primera década del siglo XX, un estancamiento en la segunda década, y un muy acelerado crecimiento en la década del '20, con la siguiente característica. A partir de la crisis del '30, el crecimiento de los años '20 en los buques entrados desde el exterior, se pierde en un par de años y se mantiene estancado muy por debajo de donde había sabido llegar, a niveles cercanos a los del año 1920. En este año, se habían movido unas 10 mil Tn, y en 1920 había llegado al doble. En la década del '30, promedió las 12 mil. Situación distinta siguieron las mercancías de buques que ingresaron desde el interior del país. A partir de 1920, empezaron un crecimiento acelerado que no se detendría hasta 1935, e incluso aquí, momento en que empezó a estancarse, era entre un 200 y 300% más grande que el movimiento de los buques que ingresaban desde el exterior.

La cantidad de buques de la marina mercante argentina aumentó fuertemente hasta 1913, a partir de ese momento decae hasta 1920. La situación no debería llamar la atención ya que, por entonces, la primera guerra mundial había entorpecido el tráfico marítimo y retirado buques mercantes para dedicárselos a tareas de la guerra. A partir de 1920 comenzó un fuerte crecimiento de los buques y la incorporación de barcos de mayor calado. A partir de 1930, punto de mayor crecimiento, la marina mercante en cantidad de naves y tonelaje, se estancó y dejó de crecer. En la misma época, se inició un crecimiento acelerado del trabajo de los obreros portuarios y marítimos, que acompañaba el desarrollo del mercado interno, pero que se paralizó en la década del '30. Los capitales que operaban en la rama marítima de la acumulación de capital, habían encontrado un límite a su crecimiento en la crisis del '30 y se estancaron.¹⁵⁶

Dentro del capital extranjero, el predominio del capital británico era abismal. Muy lejos le seguían inversiones francesas y alemanas. Las inversiones norteamericanas recién toman notoriedad a partir de la década del '20, y a fines de la misma, pasan a ser las segundas en importancia.¹⁵⁷ La multiplicación de los capitales nacionales, sin embargo, no generó un cambio en la estructura del comercio exterior de Argentina y la riqueza que

¹⁵⁶ Vázquez Presedo, *op. cit.*, 1976, cuadro *Desarrollo de la Marina Mercante Argentina*, p. 176.

¹⁵⁷ Rapoport, Mario, "El triángulo argentino: Las relaciones económicas con Estados Unidos y Gran Bretaña, 1914-1943", en Rapoport, Mario (compilador), *Economía e Historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Editorial Tesis, Buenos Aires, 1988, Cuadro 3, p. 256.

nuestro país se apropiaba seguía dependiendo de las mercancías agrarias. Esto se debía a que los capitales industriales nacionales que se venían expandiendo no lograban competir en el mercado mundial. Por otro lado, la masiva presencia de inversiones extranjeras y el capital requerido para la elaboración de infraestructura, trajo aparejado un fuerte endeudamiento externo de parte de los distintos gobiernos de la oligarquía terrateniente.¹⁵⁸ Entre 1900 y 1947, destinó el 17 % de sus recursos financieros al pago efectivo de los servicios de interés y amortización del crédito público externo.¹⁵⁹

El período de mayor endeudamiento coincide con el período de crecimiento económico conocido historiográficamente como *modelo agroexportador*, aunque este endeudamiento ha sido sospechado de tener causas distintas que el desarrollo de capacidad productiva y se han generado varios debates¹⁶⁰.

Hasta acá hemos presentado las características sobresalientes de la economía argentina, sobre las que hay cierto consenso, a saber, que Argentina es un país cuyo crecimiento económico estaba basado en la producción y exportación de materias primas, con fuerte presencia del capital extranjero y endeudamiento externo.

La sociedad argentina se desarrolló en torno a la producción de mercancías agrarias; generando un país con un mercado interno restringido en términos relativos, dada su poca población, su carencia relativa de capital y carbón, elemento vital para desplegar técnicamente la segunda revolución industrial. La variable fundamental ha sido la renta de la tierra. La importancia de esta variable fue expuesta por una importante cantidad de autores¹⁶¹, aunque minoritarios en relación a la producción historiográfica. En Argentina ha generado varias discusiones, especialmente sobre quiénes han sido los sujetos que se beneficiaron de ella y si su apropiación ha beneficiado o no la producción de la riqueza en nuestro país.

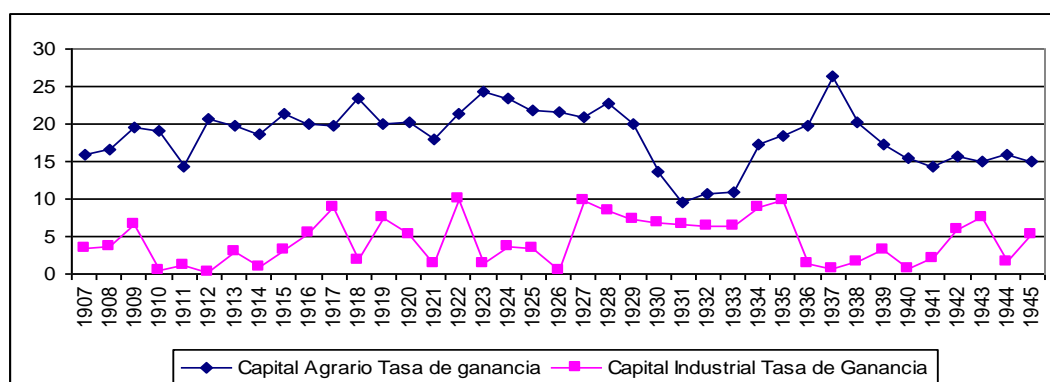
¹⁵⁸ Agote, Pedro, *Informe del Presidente del Crédito Público sobre la Deuda Pública*, Buenos Aires, 1881; Bunge, Alejandro, *Una nueva argentina*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1984, pp. 269-276; Iñigo Carrera, Juan, *La formación económica de la sociedad argentina*, Imago Mundi, 2007; Vedoya, Juan Carlos, *La verdad sobre el empréstito Baring*, Plus Ultra, Buenos Aires., 1971.

¹⁵⁹ Iñigo Carrera, Juan, *La formación...* *op. cit.*, p. 77.

¹⁶⁰ Agote, Pedro, *Informe...* *op. cit.*; Galasso, Norberto, *De la Banca Baring al FMI: historia de la deuda externa argentina*. Bs. As., Coligue, 2002; Olmos, Alejandro, *Todo lo que usted quiso saber sobre la Deuda Externa y siempre le ocultaron*, Bs. As., Ed. De Los Argentinos, 1989. Había dos importantes hechos que justificaban dicha sospecha. Por un lado, el estado argentino le había garantizado al capital inglés invertido en ferrocarriles una garantía de ganancia y al cambiarle dicho régimen de garantía, el estado habría utilizado el endeudamiento para indemnizar a los capitales ingleses. Por otro lado, el estado nacional también estatizó deuda de capitales privados mediante un seguro de cambio. Ver: Iñigo Carrera, Juan, *La acumulación de capital*, CICP, Bs. As., 1998, punto 2, p. 4.

¹⁶¹ Arceo, Enrique, *Argentina en la Periferia Próspera. Renta Internacional, dominación oligárquica y modo de acumulación*, Universidad Nacional de Quilmes Editores, 2003; Astarita, Rolando, *Economía política de la dependencia y el subdesarrollo. Tipo de cambio y renta agraria en la Argentina*, Universidad Nacional de Quilmes, 2010; Flichman, *La renta del suelo y el desarrollo agrario argentino*, Siglo XXI, México, 1977; Laclau, Ernesto, "Modos de producción, sistemas económicos y población excedente. Aproximación histórica a los casos argentino y chileno", en Giménez Zapiola, *El Régimen Oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, Amorrortu Editores, 1975. La obra más importante al respecto es: Iñigo Carrera, Juan, *La renta de la tierra. Formas, fuentes y apropiación*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2017.

Tasas de ganancia del capital industrial y del capital agrario 1907-1945.

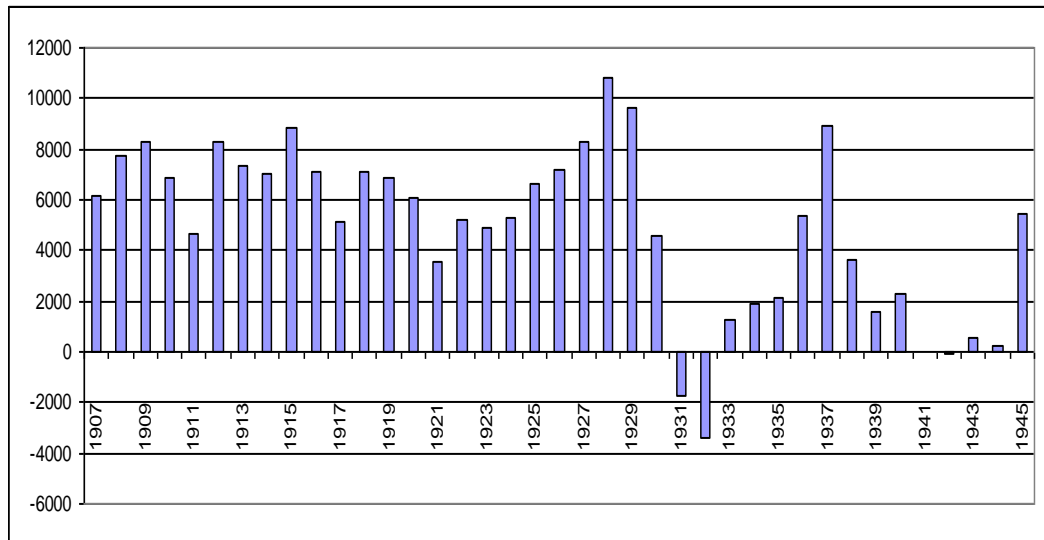


Fuente: Iñigo Carrera, Juan, *La Formación Económica... op. cit.*, Cuadro 6. 2., *Capital agrario y su valorización, Millones de pesos de 2004, Tasa de ganancia en % sobre el capital adelantado*, pp. 91-92.

Esta serie nos permite observar que sistemáticamente el capital agrario ha tenido una rentabilidad excepcionalmente superior a la del capital industrial que operaba en nuestro país. Dicha masa extraordinaria de plusvalía es una de las formas de lo que llamamos renta de la tierra.¹⁶²

¹⁶² El cómputo de la renta de la tierra tiene muchas fuentes, y no se reduce al diferencial entre las tasas de ganancias que hemos mencionado. La más evidente está constituida por los impuestos a la exportación o retenciones. Pero, quizás la más importante pero menos evidente, está dada por la sobrevaluación de la moneda nacional y los impuestos a la importación. Estos aspectos se encuentran explicados en la obra Iñigo Carrera, Juan, *La formación económica...* op. cit., Capítulo 4.

La renta de la tierra agraria (Millones de pesos de 2004), 1907-1945.



Fuente: Iñigo Carrera, Juan, *La Formación Económica... op. cit.*, Cuadro 6. 2., *Capital agrario y su valorización, Millones de pesos de 2004, Tasa de ganancia en % sobre el capital adelantado*, pp. 91-92.

La masa de renta es sostenidamente elevada y sólo decae a partir de la crisis del '30. Señalamos que tuvo importantes caídas en años previos a la gran crisis, en 1911, 1917 y 1921, El año 1921 es particularmente significativo puesto que fue el momento de la mayor caída de la renta de la tierra antes de la crisis del '30 y, paralelamente, fue el año de una profunda derrota del movimiento obrero, como veremos más adelante.

Dado que para el período previo a 1930, la producción de valor en Argentina estaba asentada en la producción de mercancías agrarias trigo, maíz, lino y avena¹⁶³, siendo los principales países compradores Inglaterra, Alemania y Francia¹⁶⁴, se había hecho imprescindible un sistema portuario para exportación, importación y movimiento interno de mercancías. Los principales puertos, de sur a norte, eran: Bahía Blanca, Mar del Plata, La Plata, Buenos Aires, Campana, Zárate, Ibicuy. San Pedro, San Nicolás, Villa Constitución, Concepción del Uruguay, Rosario, Santa Fe, Reconquista, Corrientes, Formosa y Misiones.¹⁶⁵ A estos puertos argentinos había que sumarles los puertos paraguayos de Concepción y Asunción. Además de los puertos uruguayos de Colonia de Sacramento, Montevideo, Fray Bentos y Paysandú.¹⁶⁶

Uno de los mayores juristas del período, el Dr. Colmo, exponía ante el Ministro de Relaciones Exteriores que "me {determina} una circunstancia bien argentina, cual es la de

¹⁶³ Vázquez Presedo, Vicente, *El Caso Argentino, migraciones de factores, comercio exterior y desarrollo 1875-1945*, Eudeba, Bs. As., 1971, p. 151.

¹⁶⁴ *Ibíd.* pp. 146 y 147.

¹⁶⁵ Vázquez Presedo, Vicente, *El Caso Argentino...op. cit.*; Vázquez Presedo, Vicente, *Estadísticas Históricas Argentina (comparadas)* Ediciones Macchi, Bs. As., 1971, Tomo I y II.

¹⁶⁶ Estoy dejando de lado la estructura ferroviaria porque excede a este trabajo. Para ver las relaciones entre ambas estructuras de transportes, ver: Ortiz, Ricardo, *Historia Económica de la Argentina*, Plus Ultra, Bs. As., 1978, Parte IV, Capítulo IX.

la importancia que entre nosotros reviste la navegación fluvial, que con mucha frecuencia se hace en grandes buques, que es continua, pues llega a durar semanas plurales, que es internacional, pues llega al Uruguay, al Paraguay, a Bolivia y al Brasil, y que implica hechos como los de transportarse en uno solo de tales buques centenares de pasajeros de primera clase y varios otros centenares de segunda, y de exportarse anualmente un decena de millones de toneladas de mercadería.”¹⁶⁷

En general, cuando los obreros marítimos entraban en huelga, se realizaban piquetes en los muelles, se paralizaban los trabajos en los carros, los equipos de carga-descarga y los talleres, y se establecían comedores y reuniones en el hinterland inmediato del puerto. Las medidas de la burguesía marítima era concentrar obreros no federados en el hinterland y mandarlos a trabajar en la carga-descarga y arriba de los barcos, lo que generaba choques con los obreros marítimos federados. El Estado, en los momentos de tensión, mientras intentaba negociar a través de los funcionarios, desplegaba fuerzas estatales sobre el hinterland y las concentraba en las zonas de los hangares y depósitos, y el muelle.

Los costos de transporte marítimo tendieron a la baja desde fines del siglo XIX. También, desde Buenos Aires, el precio de los fletes era menores que en Australia. De los nuevos países, sólo EEUU tenía costos inferiores, desde su costa este. Es más, en esta materia, EEUU bien podría aparecer como una extensión del mercado europeo.¹⁶⁸ Si miramos la evolución de la industria marítima y la marina mercante, hasta la crisis del '30, nuestro país contaba con un gran capital, la empresa Mihanovich-Dodero, cuya mayor actividad estaba en el tráfico fluvial y con poco transporte marítimo costero.¹⁶⁹

Asimismo, el más rápido crecimiento de la capacidad de toneladas que desplegó la marina mercante argentina fue a partir de la finalización de la Primera Guerra Mundial. Si miramos la cantidad de barcos, el crecimiento porcentual de la marina mercante argentina fue netamente superior a la marina mercante mundial desde el fin de la primera gran guerra hasta 1939, año a partir de la cual la tasa de crecimiento se vuelve inferior a la mundial.¹⁷⁰

El contexto sindical.

Entre 1906 y 1913, el porcentaje de extranjeros y argentinos corría con pocas diferencias de magnitud. A partir de 1916, la cantidad de extranjeros bajó, pero se hizo constante alrededor del 26% hasta la crisis del '30. No es de extrañar entonces que una alta porción de la clase obrera fuera extranjera. Estos habitantes se concentraban en Buenos Aires, Capital Federal, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, Corrientes, Tucumán y Mendoza. Entre las dos primeras jurisdicciones reunían aproximadamente el 45% de la población del país.¹⁷¹

¹⁶⁷ Colmo, Alfredo, *El derecho marítimo obrero en la Conferencia Internacional del Trabajo*, Talleres Gráficos del Ministerio de Agricultura de la Nación, Buenos Aires, 1922, p. 103.

¹⁶⁸ Vázquez Presedo, "Navegación y puertos en el desarrollo de la economía argentina en el período 1875-1914", en, AAVV., *Temas de historia marítima argentina*, FAEM, Bs. As., 1970.

¹⁶⁹ Carranza, Enrique, *La marina mercante argentina*, Armada Argentina, Dirección General del Personal Naval, DIN, Bs. As., p. 29.

¹⁷⁰ González Climent, Anselmo y Aurelio González Climent, *Historia de la Marina Mercante*, Tomo IV, Buenos Aires, 1972.

¹⁷¹ Vázquez Presedo, *Estadísticas... op. cit.*, Tomo I, Cuadro II-1., *La inmigración y su influencia en el crecimiento anual de la población (miles)*, pp. 15.16; Tomo II, Cuadro Población total de Argentina. *Argentinos y extranjeros (en miles)*, p. 19.

Entre 1912 y 1917 vemos una caída sostenida de los niveles de empleo, que van en paralelo al desarrollo de la primera guerra mundial. De 1917 a 1920 tenemos una etapa de recuperación de los niveles de empleo. Luego tenemos una meseta de estancamiento, con picos en 1924 y 1928, años de dos de las principales huelgas de la FOM en la década del '20. Sólo entre el 11% y 17% del empleo era en el sector industrial, y entre el 20% y 33% en el sector agrario.¹⁷²

Por otra parte, el rubro de obreros del transporte, osciló entre el 2% y 3% de los trabajadores ocupados. Esto implicaba, para los años que van de 1916 a 1940, aproximadamente, entre 111 mil y 160 mil obreros por año ocupados en todas las ramas del transporte de mercancías. La masa de mano de obra ocupada en la rama del transporte era minoritaria en relación al total del proletariado argentino.¹⁷³

La fracción obrera de la rama del transporte marítimo, fluvial, aéreo y portuaria pasó de 17.326 personas en 1895, a 18.784 en 1914 y a 35.472 en 1947. La fracción de los obreros de la rama del transporte terrestre en cambio, había evolucionado de 42.946 trabajadores en 1895, a 86.044 en 1914 y se había reducido a 32.4082 en 1947. El grueso de los obreros de servicios según los censos, se encontraba en el sector comercial y bancario. Luego los más numerosos resultaban ser los obreros del servicio doméstico, los estatales y del transporte terrestre. Los marítimos, el personal aéreo y los portuarios se habían reducido del 1,08% de la clase obrera ocupada en 1895 al 0,88% en 1914 y al 0,56 en 1947.¹⁷⁴ En términos absolutos, la cantidad de obreros tripulantes se multiplicó aceleradamente ente 1869 y 1914, llegando en este último año a 27.973 trabajadores marítimos. Pero, nuevamente, esta cantidad no nos dice si es mucho o poco.¹⁷⁵

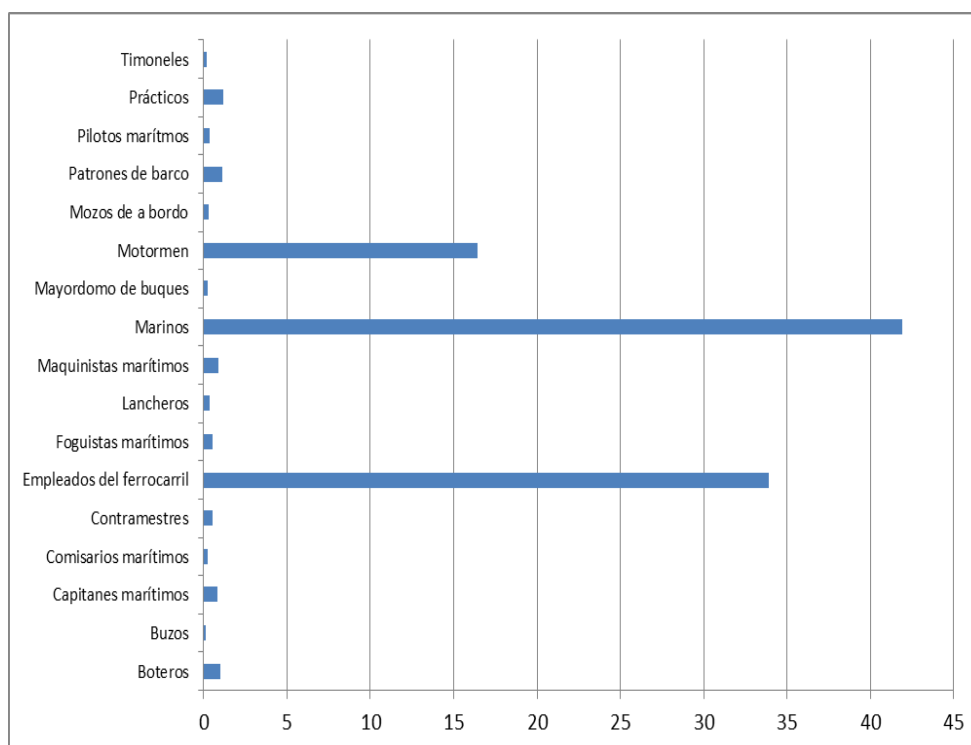
¹⁷² Iñigo Carrera, Juan, *La Formación Económica...* op. cit., Cuadro B. 8, *Empleo y población. Empleo: miles de personas ocupadas. Población: miles de habitantes*, pp. 208-209.

¹⁷³ Bunge, Alejandro, *Una nueva argentina*, Hyspamérica, Bs. As., 1984, Cuadro de *Desarrollo industrial y distribución de la población ocupada*, pp. 170-171 (Primera Edición, Editorial Kraft, Bs. As., 1940); Vázquez Presedo, *Estadísticas...* op. cit., Tomo 2, Cuadro *Población ocupada por sectores*, p. 48.

¹⁷⁴ *IV Censo Nacional*, Tomo I, Dirección Nacional de Servicio Estadístico, Buenos Aires, 1947, Cuadro: *Población Ocupada de 14 años y más años de edad, clasificada por origen y rama de actividad*, p. XCI.

¹⁷⁵ *Tercer Censo Nacional*, Levantado el 1 de junio de 1914, Tomo I, Volumen I Antecedentes y Comentarios, Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1916, Cuadro: *Embarcaciones surtas en los puertos de la República en los años 1869, 1895 y 1914*, p. 305. Los censos posteriores no detallan los datos necesarios para extender esta estadística.

% de obreros sobre el total de empleo marítimo y ferroviario, 1914.



Fuente: *Tercer Censo Nacional*, op. cit., Cuadro *La población empleada en Transportes de toda la República 1914*, pp. 390-391. Los censos posteriores no detallan los datos necesarios para extender esta estadística.

Los obreros marítimos propiamente dichos alcanzaban el 41% de la masa empleada en transporte marítimo y ferroviario, luego le seguían los ferroviarios que llegaban al 34% y los motormen con un 16%. Esto implicaba en números absolutos, 13.585 marinos, 10.994 ferroviarios y 5.329 conductores de trenes. Dentro de la rama marítima, también había 355 patrones, 383 prácticos y 292 maquinistas. Si, por otro lado, nos extendemos un poco más en la rama del transporte, había 2.792 chauffeurs, 16.620 carreros, 9.356 cocheros, y 1.327 guardas de tranvías.

Por otra parte, la historia de las luchas de la clase obrera desde principios del siglo XX hasta 1930, la podríamos ordenar de la siguiente manera.

Una etapa inicial de predominio de la acción directa, entre 1900 y 1910. En rigor la historia de la clase obrera argentina era muy anterior. Un lugar común en la historiografía es reconocer la huelga de los tipógrafos del 2 de septiembre de 1878 como la primera huelga de la clase obrera argentina¹⁷⁶, aunque no resultaría extraño que en la medida en que se avance en los estudios de los procesos de trabajo hacia más atrás en el siglo XIX, se encuentren huelgas anteriores, borradas de la memoria histórica, como por ejemplo, los saladeros en el interior del país en la década de 1850¹⁷⁷. El 20 de junio de 1887 se fundó La Fraternidad, gremio que organizó a los maquinistas y fogoneros de locomotoras ferroviarias

¹⁷⁶ Del Campo, "El origen del movimiento obrero argentino", en *Historia del movimiento obrero/2*, CEAL, Bs. As., 1973, p. 298.

¹⁷⁷ Leyes, Rodolfo, "La primera de todas. El descubrimiento de huelgas obreras en los saladeros entrerrianos", en periódico cultural *El Aromo* N° 76, enero-febrero de 2014.

y en 1896 se fundó el Partido Socialista (PS). El 25 de mayo de 1901 se fundó la *Federación Obrera Argentina* (FOA) cuyo periódico era *La Organización*, con participación de socialistas y anarquistas. Pero, en 1908 se separaron los socialistas y fundaron la *Unión General de Trabajadores* (UGT). En el IV Congreso de la FOA, ésta cambió de nombre y pasó a llamarse *Federación Obrera Regional Argentina* (FORA). En 1909, la UGT y algunos gremios de la FORA fundaron la *Confederación Obrera Regional Argentina* (CORA). Dentro de los socialistas, una fracción se fue separando hasta ser conocidos como sindicalistas revolucionarios.

Durante la primera década del siglo XX, se destacaron varias luchas: las huelgas de los panaderos y estibadores, entre otros, en 1902, que generaron la declaración del estado de sitio y la *Ley de Residencia*; la huelga general de 1904, que apresuró el proyecto de un *Código* de derecho laboral; la represión hacia los obreros en paralelo al hecho en que los radicales intentaban una rebelión política en 1905; la huelga de los inquilinos de 1907; la Semana Roja de 1909 y la huelga del Centenario de 1910, después de la cual se dictó la *Ley de Defensa Social*. La tendencia general del Estado fue a reprimir y la de la clase obrera a luchar en la calle.

Luego, tras la derrota del Centenario, hubo un *primer interregno de reorganización entre 1910 y 1916*. En 1914 la CORA dominada por los sindicalistas revolucionarios se disolvió en la FORA. En el IX Congreso de la FORA en 1915, los sindicalistas revolucionarios lograron eliminar la cláusula que imponía la ideología anarquista a la federación. A partir de entonces, los sindicalistas y anarquistas se separaron en dos centrales distintas, la *FORA IX* y la *FORA V*, respectivamente.

Le siguió *una segunda etapa de avance entre 1916 y 1921*. Colocamos como punto de inicio de esta etapa la huelga de la FOM de fines del '16 y como punto final la fracasada huelga general de junio de 1921. En este período se destacó la huelga y conflictos conocidos como la Semana Trágica de 1919.

En cuarto lugar, *un segundo interregno de reorganización entre 1921 y 1930*, con algunos hechos sobresalientes: las huelgas de peones de la Patagonia en 1921-1922, la huelga general de 1923 por la muerte de Kurt Wilkens, la huelga contra la ley de jubilaciones en 1924, las huelgas contra la ejecución de Sacco y Vanzetti en EEUU en 1927, las huelgas de 1928, y el 27 de septiembre de 1930, cuando la COA y la USA se fusionaron en la *Confederación General del Trabajo* (CGT).¹⁷⁸ En paralelo, el PC había fundado en mayo de 1929, el Comité Nacional Pro Unidad Sindical Clasista que pasó a llamarse Comité Nacional de Unidad Clasista (CUSC) un año después¹⁷⁹.

Pero volvamos un poco para atrás. Hacia mediados de la primera década del siglo XX, como indicamos, un sector de la UGT, socialistas, sacaron la conclusión de que la debilidad del movimiento obrero en Argentina radicaba en la falta de una unidad sindical en una organización independiente e ideológicamente neutral. Para Hugo del Campo¹⁸⁰, estos dirigentes se estaban respaldando en el sindicalismo revolucionario que sustentaban

¹⁷⁸ Iñigo Carrera, Nicolás, *La estrategia de la clase obrera, 1936*, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, Buenos Aires, 2004, pp. 39-40.

¹⁷⁹ Camarero, Hernán, *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires, 2007, pp. 135-136.

¹⁸⁰ Del Campo, Hugo: "Los orígenes del movimiento obrero argentino" en *Historia del Movimiento Obrero Tomo 2*, CEAL, Buenos Aires, 1973, p. 314.

en Europa Sorel y Labriola. Alejandro Belkin ha sugerido, recientemente, que quizás el sindicalismo revolucionario que surge en Argentina haya sido un producto genuino de las condiciones de la clase obrera en este país y no algo importado¹⁸¹.

Basada en la defensa de la autonomía del sindicato en las luchas obreras, en tanto organismo representativo ideal y legítimo de los asalariados, el sindicalismo revolucionario se oponía a la lucha parlamentaria y basaba su acción en la fuerza de la unidad sindical. Allí residía la capacidad para liberar a la clase obrera de la opresión de los patrones y el Estado. Pero, bajo el nombre de *sindicalismo revolucionario* se ha categorizado de igual forma a realidades concretas distintas. El sindicalismo argentino no fue algo homogéneo tal como lo presenta del Campo. No fue siempre reformista. El sindicalismo revolucionario original había sido anti-estatal, revolucionario y a-partidario. El sindicalismo de la FORA IX si bien asumía discursivamente que el Estado era de la clase burguesa, no lo concebía inmediatamente como un instrumento de clase, sino como una institución con cierta autonomía capaz de ser neutral. Era reformista y a-partidario. El sindicalismo de los '30 era reformista y buscaba explícitamente el apoyo del Estado.

Mientras la FORA buscaba mantener la independencia del estado, el sindicalismo de los 30 se encaminaba a la estatización del movimiento obrero. La FOM era dirigida en su seno por sindicalistas independientes.¹⁸² No eran los sindicalistas revolucionarios de Labriola y Sorel, ni los sindicalistas peronistas de Perón. Lo que se plantearon fue realizar reformas construyendo un sindicato fuerte capaz de presionar al gobierno de turno y a la burguesía para que las otorgue, bajo amenaza de huelgas generales. Según ellos, esta práctica era la necesaria hasta que un día la clase obrera lograra tal fuerza que la unidad sindical permitiera la revolución. Para ello la revolución era un ideal lejano en el tiempo, no la tarea concreta de la clase obrera. Esta era la estrategia política de los obreros sindicalistas, la utilización de los enfrentamientos de la lucha de clases para conseguir el objetivo de las reformas obreras, sin cambiar las relaciones sociales de producción, a través de un sindicato fuerte.

Entre el 30 de noviembre y el 2 de diciembre de 1912, se realizó el tercer Congreso de Unidad Sindical que buscaba fusionar la FORA, de tendencia anarquista, con la *Confederación Obrera Regional Argentina* (CORA), de tendencia sindicalista, que había surgido en septiembre de 1909 de la fusión de la UGT del PS y de gremios independientes y otros que se separaron de la FORA, en una única central sindical nacional.¹⁸³ Sin embargo, este congreso fracasó en el intento de fusión. En septiembre de 1914, los sindicalistas de la CORA, a la que pertenecía la FOM, convocaron a un nuevo congreso, donde se decidió la disolución de la CORA y la integración de sus gremios a la FORA. Esta integración de los gremios sindicalistas a la FORA anarquista se concretaba en abril de 1915, en el noveno congreso de la FORA.¹⁸⁴

El IX Congreso de la FORA se volvió célebre dentro de la historia del movimiento obrero argentino, porque allí se hizo votar la resolución mediante la cual la central nacional

¹⁸¹ Belkin, Alejandro, *Sobre los Orígenes del Sindicalismo Revolucionario en Argentina*, Cuaderno de trabajo N° 7,4 Ediciones Centro Cultural la Cooperación, Buenos Aires, 2007.

¹⁸² Sartelli, Eduardo, *Un sindicato en la tormenta: La F.O.M. y la "nacionalización" de la clase obrera argentina (1914-1922)*, Informe final a CONICET, Beca de Perfeccionamiento, 1991.

¹⁸³ Abad de Santillán, *LA FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero revolucionario en la Argentina*, Ediciones Nervios, Bs. As, 1933, pp. 211-220; Del Campo, Hugo, *El Sindicalismo Revolucionario, 1905-1945*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1986, pp. 36-37.

¹⁸⁴ Marotta, Sebastián: *El movimiento sindical argentino*, Ediciones Lacio, Buenos Aires, Tomo 2, 1961, p. 154 y 16, 7.

obrera no requería ni recomendaba ninguna afiliación política, partidaria, filosófica ni ideológica a sus integrantes.¹⁸⁵

El grupo anarquista perdió la votación. Luego del congreso, decidió separarse y conformar una federación sindical nacional que asumiera la ideología anarquista, como se había establecido en el V Congreso. Así, quedó formada la central conocida como FORA V, de tendencia anarquista, y la central conocida como FORA IX, de tendencia sindicalista.

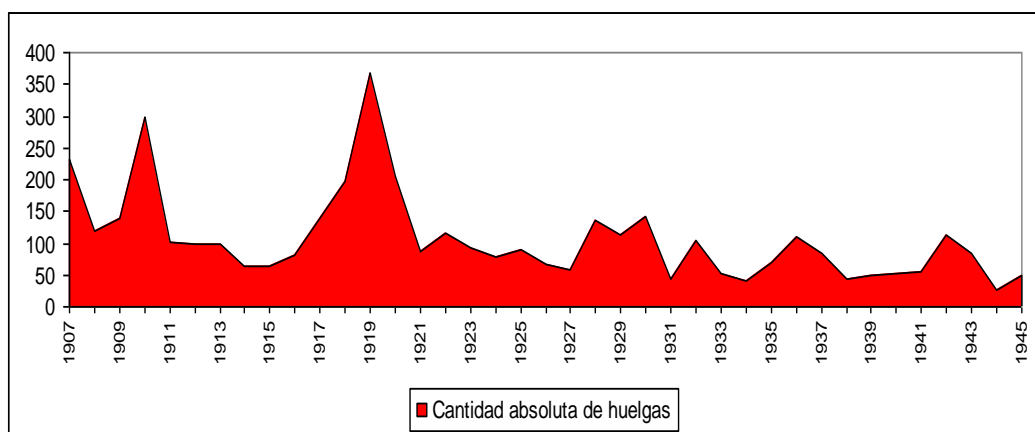
La derrota de junio de 1921, aceleró la crisis de la FORA IX y estalló la lucha interna entre los sindicalistas, los socialistas y los comunistas por la dirección del movimiento sindical. Se creó al año siguiente la USA, con una clara tendencia sindicalista apolítica. En su estatuto, la USA rechazaba la colaboración con organizaciones no gremiales, o sea, con partidos político, y los miembros de su Comité Central no podían ser candidatos a ninguna función política, so pena de ser tenidos por renunciados¹⁸⁶. Esta situación generó que los cuadros de los PC y PS no pudieran trabajar en el seno de la dirección de la USA, generando más cortocircuitos. La situación internacional desde la revolución rusa de 1917, metía la cola en las discusiones y el PC impulsaba la adhesión a la internacional que controlaba Moscú.¹⁸⁷

¹⁸⁵ Abad de Santillán, *La FORA...* op. cit., pp. 235 y 236; Marotta, *El movimiento...* op. cit., p. 186.

¹⁸⁶ Ver al respecto: "El concepto de la política: somos políticos, pero antiparlamentarios y anti-estatales", en *Bandera Proletaria N° 19*, 22 de septiembre de 1922, p. 1; "Carta Orgánica de la Unión Sindical Argentina", en *Bandera Proletaria N° 267*, 22 de marzo de 1926, p. 3.

¹⁸⁷ Marota, *El movimiento...* op. cit., Tomo 3, p. 147-148. Ver al respecto: Camarero, Hernán, *A la conquista de la clase obrera...* op. cit., p. 107.

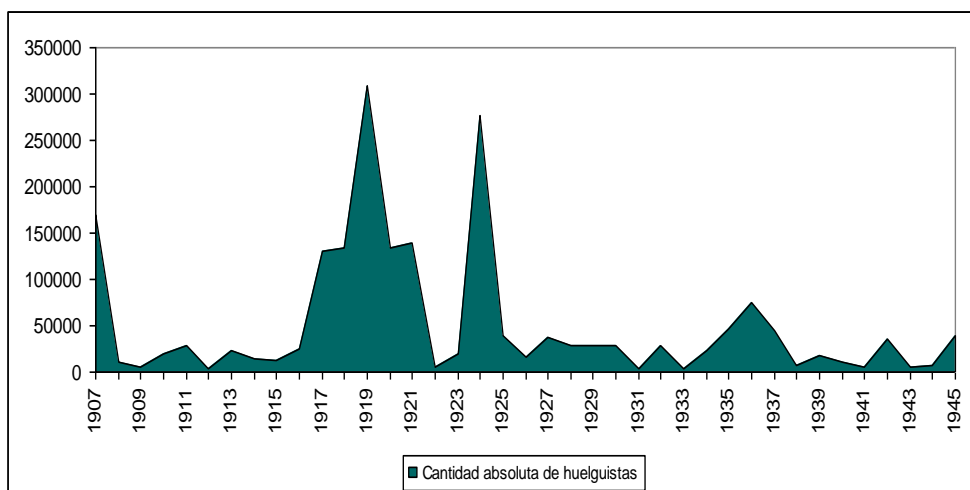
Cantidad de huelgas, 1907-1945.



Fuente: Asociación del Trabajo, *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, Bs. As., 1923; DNT, *Boletín Mensual N° 42, Anuario Estadístico*, Bs. As., 1917; DNT, *Crónicas Mensual*, Bs. As., mayo de 1934, mayo de 1927, septiembre de 1928; DNT, *Investigaciones Sociales*, Bs. As., 1937 y 1939; Vázquez Presedo, *Estadísticas... op. cit.*, Tomo 2, Cuadro Resumen general de huelgas en el período 1914 a 1939, p. 47. Partes de las series fue completadas y/o contrastadas con los datos presentados en: Dorfman, Adolfo, *Historia de la industria argentina, Hyspamérica*, Bs. As., 1970.

Si miramos la evolución de la cantidad huelgas entre 1907 y 1945, podemos observar que los años con mayores conflictos obreros fueron 1909, 1910, 1918, 1919, 1920, 1928, 1930, 1936, y 1942, destacándose como el año de mayor cantidad de huelgas 1919, año de la conocida Semana Trágica. Dado que la serie que reconstruimos está basada en los datos del Departamento Nacional del Trabajo, que empezó a funcionar en 1907, no disponemos de datos oficiales para los años anteriores. Pero, si nos tomamos el atrevimiento de arrancar más atrás, podríamos marcar los siguientes ciclos de la lucha de clases. Un ciclo ascendente 1900-1910; un ciclo de estancamiento entre 1911 y 1916; un nuevo ciclo de ascenso de la lucha de clases entre 1917 y 1920; un ciclo de estancamiento entre 1921 y 1927; un ciclo de ascenso, pero muy inferior a los anteriores, entre 1928 y 1930; y, a partir de la crisis del '30 tenemos un ciclo de estancamiento de la curva, que se mantiene constante, muy por debajo del nivel de conflictividad que se había mostrado con anterioridad de la crisis del '30, que llega hasta el peronismo. Sin embargo, este último ciclo, en que la lucha parece entrar en una meseta, muestra años de fuerte crecimiento de la cantidad de conflictos para los niveles de la etapa, en los años 1932, 1936, 1942 y 1943.

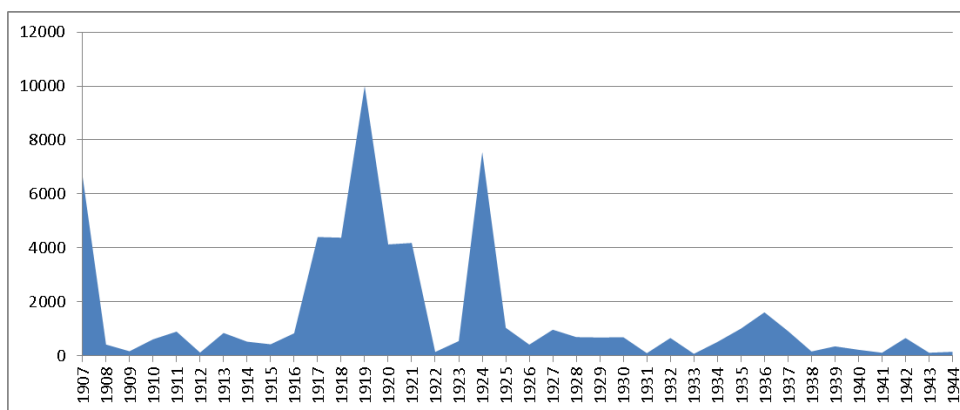
Cantidad de huelguistas, 1907-1945.



Fuente: Idem.

Si miramos la cantidad absoluta de huelguistas que participaron en las huelgas señaladas, podemos ver que la participación de obreros fue altísima en los años 1907, 1917-1921, con el pico más alto en 1919, 1924, y muy por debajo de esto niveles en 1936.

Cantidad de huelguistas como % de la población obrera ocupada, 1907-1945.

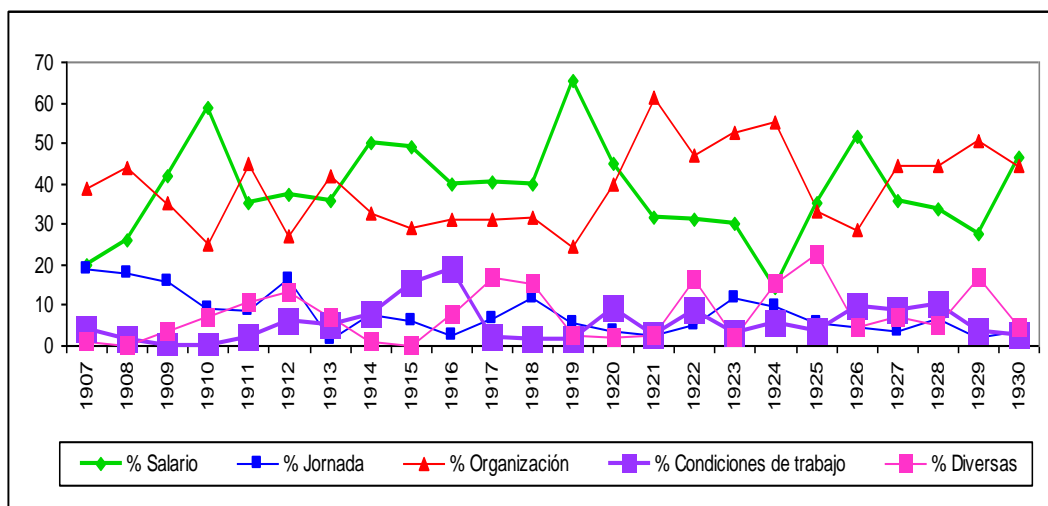


Fuente: Idem.

Si miramos la evolución de la participación de los huelguistas en relación a la cantidad de obreros ocupados, las proporciones en general no cambian, para el período que nos interesa. Tras un alto nivel en 1907, se abrió un período de muchas huelgas, pero baja participación de obreros entre 1908 y 1916. El período 1917-1921 fue no sólo el más alto en cantidad de huelgas hasta el peronismo, sino además el más alto en la cantidad de obreros huelguistas participantes. Entre 1922 y 1935, se produjo una meseta con un nivel muy bajo, que contuvo una excepción muy clara en 1924, año que alcanza un nivel cercano a 1919, llegando a ser el segundo año en importancia en cantidad de huelguistas en la serie analizada. Salta a la vista que, si el objetivo es estudiar el desarrollo de la lucha de clases en Argentina, la historia de la clase obrera, la etapa que va entre 1916 y 1930, es el período a estudiar, por eso llama la atención, por ejemplo, la poca investigación de la década de 1920.

El período de mayor conflictividad obrera coincide con las primeras presidencias radicales. Tras la finalización de su mandato, en la década del '20 se observa un estancamiento de los niveles de lucha a través de las huelgas, pero, con dos años de importantes conflictos, 1924 y 1928. En 1924 se produjo la huelga de las jubilaciones y fue el segundo año en cantidad de huelguistas, después de 1919, el año de la Semana Trágica. Los resultados de los conflictos del movimiento obrero durante los gobiernos radicales, en las huelgas de 1919, de 1921, de 1924 y de 1928, parecen haber sido determinantes de cómo llegó la clase obrera a la crisis del '30.

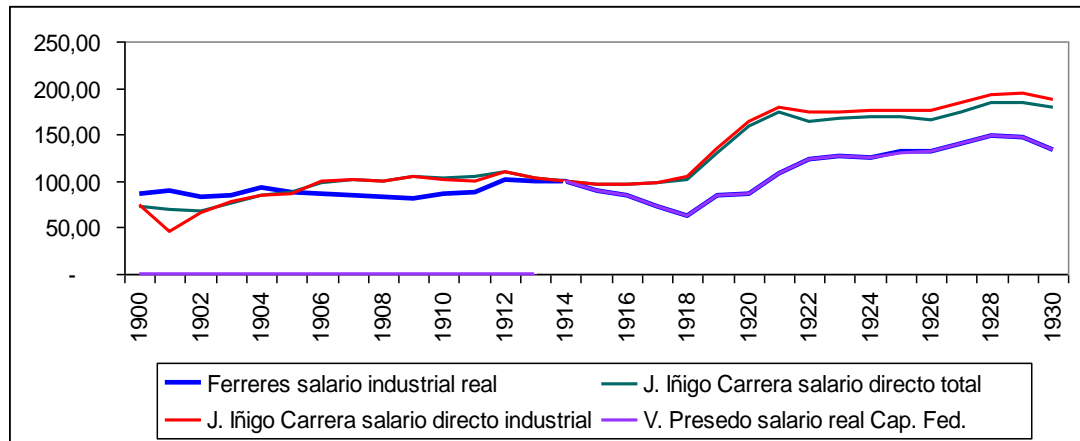
Motivos de huelgas, 1907-1930.



Fuente: Idem.

Los motivos de las huelgas, en orden de importancia, podemos clasificarlos en cuestiones salariales, de organización obrera, de determinación de la jornada laboral y de condiciones de trabajo, entre otras. Entre 1907 y 1930, predominaron los reclamos por organización y por aumentos salariales. Destacamos tres períodos claros. Entre 1914 y 1920, predominaron las huelgas por aumento del valor de la fuerza de trabajo. Entre 1921 y 1924, dominaron las huelgas por el mantenimiento y desarrollo de la organización de los trabajadores. Y, entre 1927 y 1929, volvieron a sobresalir las huelgas por aumento salarial. Si tomamos todo el período de la serie, los motivos de las huelgas por organización y cuestiones salariales reunían, entre los dos y en forma pareja, el 80% de las huelgas. Muy lejos, le seguían los motivos por reducción de la jornada de trabajo, con el 8%, y luego, por mejores condiciones de trabajo, con el 5%. Va de suyo entonces que, *el grueso de las luchas obreras hasta 1930 tenía como meta principales el aumento de salario y el desarrollo de su organización gremial, y luego, la reducción de la jornada laboral y la mejora de las condiciones de trabajo.*

Evolución del salario real, Base: 1914=100.



Fuente: Ferreres, *op. cit.*, Cuadro 5. 3. 1, *Salario Industrial*; Iñigo Carrera, Juan, *La Formación Económica... op. cit.*, Cuadro. B. 6., *Salarios nominales*; Vázquez Presedo, *Estadísticas... op. cit.*, Tomo 2, Cuadro *El salario real en la ciudad de Buenos Aires. Números índices = (Base 1919= 100)*, p. 46.

Si prestamos atención al gráfico podemos ver que la tendencia del salario real entre 1900 y 1930 fue a subir, creciendo rápidamente durante el primer gobierno de Yrigoyen, y luego tendiendo a entrar en una meseta, pero a un nivel mucho más alto que en la primera década del siglo XX. En el cálculo de Ferreres, J. Iñigo Carrera y Vázquez Presedo, la tendencia a la suma se inicia en 1918. A nuestro entender, la lucha obrera generó una suba del valor que se le pagaba a la fuerza de trabajo en la primera presidencia radical, y en el resto del período, tendió a mantener el poder de compra que había adquirido y a subirlo lentamente.

En otra línea de análisis, también queremos precisar algunas consideraciones sobre la situación jurídica.

El contexto normativo laboral.

La primera década del siglo XIX fue altamente conflictiva. La clase obrera luchó bajo la dirección socialista y anarquista, y tuvo una gran tendencia a luchar en la calle. A su vez, esta acción política de los trabajadores coincidió con la lucha de capas de la burguesía terrateniente y la pequeña burguesía, que bajo la égida del partido radical dirigido por Hipólito Yrigoyen, buscaban insertarse al sistema político, monopolizado por las capas más concentradas de la clase capitalista¹⁸⁸.

La primera reacción de la clase dominante fue la represión y la Ley de Residencia de 1902, que aseguraba la expulsión de los extranjeros que ocasionaran disturbios, en un contexto en que, una amplia capa de dirigentes obreros, no eran nacidos en estas tierras. Pero, si la tendencia del estado y la burguesía fue la respuesta violenta contra el proletariado, en paralelo, una fracción de la clase dominante, en el seno del Estado, tomó

¹⁸⁸ Sartelli, Eduardo: "Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-1922)", en: *Razón y Revolución*, N° 2, Buenos Aires, 1996.

nota del rumbo que iba tomando la lucha obrera y tomó como estrategia propia imitar la regulación social europea, especialmente la que venía desarrollando Alemania, y empezaron a hablar de la *cuestión social*. A la cabeza de este movimiento estuvieron Joaquín V. González y Alejandro Unsaín, entre otros, aunque la irrupción de estas ideas reformistas, habían penetrado desde tiempo atrás.¹⁸⁹

Fue así que para 1902 se iniciaron estudios sobre las condiciones de la clase obrera que sirvieran de sustento a la creación de un *Código del Trabajo* donde se regularan las relaciones jurídicas de los trabajadores, que fue presentado el 6 de mayo de 1904 pero nunca se aprobó. Sin embargo, aspectos parciales de dicho proyecto se fueron transformando en leyes obreras que otorgaban algunas reformas como el descanso de los domingos y aspectos reglamentarios del trabajo de mujeres y menores.

El nivel de insurrección que portaba cada lucha obrera, generó para finales de la década, más represión estatal y una Ley de Defensa Social, elaborada por Meyer Pellegrini, que permitía deportar a los prisioneros al penal del territorio de Tierra del Fuego, al frío sur del país.

Después de la represión de 1910, la capa de la burguesía que actuaba como hegemónica, debía darle solución a la emergencia social y política que le generaba el movimiento obrero y el partido radical. La ley Sáenz Peña del voto secreto universal y obligatorio, abrió el camino para sacar de la lucha en las calles a los radicales y a parte del movimiento obrero. Le brindó la posibilidad a la UCR y al Partido Socialista de participar de las elecciones para cargos políticos.

El principal personal político del proletariado sobre el que había recaído la represión estatal durante la primera década del siglo XX, habían sido los anarquistas, quienes a partir del Centenario entraron en un período de reflujo y reorganización. Una parte de la burguesía y de la burocracia estatal optaron por no renunciar a la represión, pero, apostaron a dividir al movimiento obreros, a través de un *proceso de institucionalización de la lucha de los trabajadores*, primero dándole al PS el acceso a elecciones, y segundo, intentando una política de conciliación de clases con las fracciones claves de la acumulación de capital, a saber, los obreros del transporte.

Esta última estrategia para tener éxito debía contar con dos personales políticos acordes. Por un lado, una dirección del estado no manchada con la imagen de la sangre derramada de obreros, con una moral y una conciencia dispuesta a negociar con los sectores trabajadores, por otro lado, una dirección obrera que estuviera dispuesta a encarar una lucha económica abstrayéndose de la lucha política revolucionaria inmediata, y por lo tanto que pudiera dirigir parcialmente la conciliación de clases. Esta doble función fue cumplida por el personal político de la UCR y del sindicalismo revolucionario. En un contexto general en que la clase obrera había tenido una tendencia a la lucha callejera y a la elevación de la bandera de la revolución proletaria, la dirección sindicalista debía darle a la conciliación un discurso revolucionario en donde la lucha económica estuviera separada de la política, y de allí que el sindicato apareciera como la principal herramienta a constituir y fortalecer.

La dirección anarquista no podía cumplir esta función ya que su conciencia y voluntad habían sido preparadas para la insurrección, la valiente lucha callejera y la organización gremial en tiempos de persecuciones y deportaciones, cuando las

¹⁸⁹ Terry, José A., *Socialismo de Estado*, Bs. As., 1893. Un extracto de esto puede apreciarse en Fernández López, Manuel, *Historia del pensamiento económico*, Edicon, Bs. As., 2007, Apéndice, pp. 152-157.

convicciones de los dirigentes obreros debían estar ciegamente convencidas del carácter revolucionario inmediato de sus acciones. No estaban preparados para negociar institucionalmente dentro del sistema. Fue un personal político acorde para un período en que la burguesía y el Estado preferían la represión lisa y llana.

El PS si había desarrollado esa conciencia y voluntad, en la medida en que diferenció programáticamente la lucha económica de la lucha política, y así formó a sus cuadros durante años. Pero la dirección del partido logró imponer como estrategia política el *parlamentarismo*, desechando a un segundo lugar a la lucha sindical. Por eso, no resultó raro que una escisión del partido socialista se hubiera constituido en la dirección del sindicalismo revolucionario¹⁹⁰ que terminó dirigiendo al FORA IX, la USA y la CGT.

En este contexto apareció la tendencia a la conciliación y el PS había tenido un mayor acceso a la elaboración de leyes, no resultó raro que aparecieran nuevas normas jurídicas que regularan la relación de trabajo: ley orgánica del Departamento Nacional del Trabajo, el descanso de domingo para los trabajadores en los territorios nacionales, el no trabajo de los días 25 de mayo y 9 de julio, reglamentación de las agencias de colocación de obreros, la inembargabilidad del salario, indemnizaciones de los accidentes de trabajo, las sanciones penales para el incumplimiento de las leyes laborales y la ley de trabajo a domicilio.

En un primer momento, la clase obrera salió a luchar, y, la burguesía y el estado reaccionaron mediante la represión, para luego negociar y reconocer derechos a través del dictado de normas jurídicas. Así, la derrota en las luchas de la clase obrera, encerraba también un grado de victoria, detrás de los obreros muertos, detenidos y desaparecidos. Los derechos obreros reconocidos eran fruto de la lucha.

Tras la violenta represión y derrota de la clase obrera en la Semana Trágica de 1919 y en la huelga general de junio de 1921, Unsaín, director del DNT presentó un nuevo proyecto de Código de Trabajo, que tampoco fue aprobado. Pero, en la década del '20, se inició la etapa del reconocimiento del derecho del trabajo internacional. En 1921, se implementaron tratados sobre indemnizaciones por accidentes de trabajo con España e Italia, principales países de origen de la inmigración en Argentina, y se reconoció la Convención de Berna sobre la importación y exportación de fósforo. En 1924, se aprobó una nueva ley del trabajo de mujeres y menores, una ley que prohibía el trabajo nocturno en las panaderías, y, al año siguiente, se reglamentó la forma del pago de salario. Finalmente, en 1929, se estableció la jornada de 8 horas, y, se dio una nueva ley de sanciones ante el incumplimiento de leyes laborales.

Mención aparte merece el desarrollo de la *seguridad social*. En 1900, La Fraternidad elaboró un primer proyecto de ley de cajas de jubilaciones que no llegó a ningún lado. En 1904, se había aprobado la ley 4349 de jubilaciones de empleados civiles del Estado. En 1912, tras una importante huelga de los ferroviarios, La Fraternidad logró imponer el tratamiento de una ley de jubilaciones, a la cual se opuso la *Federación Obrera Ferroviaria* (FOF). El primer proyecto fue de Carlés, y fue revisado por una comisión compuesta por los diputados Del Barco y Palacios, entre otros, y tras un arduo debate, se aprobó la Ley 9653 el 21 de junio de 1915. En 1917, bajo el gobierno de Yrigoyen, comenzó a discutirse un

¹⁹⁰ Camarero, Hernán y Alejandro Schneider, *La polémica Penelón-Marotta (marxismo y sindicalismo soreliano, 1912-1918)*, CEAL, Buenos Aires, 1991.

nuevo proyecto de jubilaciones para los ferroviarios que fue aprobado en 1919 como la Ley 1060.¹⁹¹

En 1921, empezaron a tratarse proyectos de leyes de jubilaciones, uno general y varios particulares. Surgieron cajas de jubilaciones para los obreros de las ramas de tranviarios, telefónicos, telégrafos, gas y electricidad, en 1922, trabajadores bancarios y de seguros.¹⁹² Este proceso terminaría en un conflicto obrero y patronal que se oponían en 1924 a la *Ley de jubilaciones 11289* sancionada el 22 de diciembre de 1923. La lucha generó que en 1926 se aprobara la *Ley 11358*, que suspendía la aplicación de la ley de 1923 y establecía la devolución de los tributos.

Después de la crisis del '30, durante la conocida década infame, el desarrollo del derecho del trabajo no se detuvo y creció al compás que crecía la producción industrial restringida al mercado interno. En 1932 apareció la *Ley del Sábado Inglés* y en 1933 se ratificaron las *Convenciones de Washington y Génova*. En 1934, se sancionaron las leyes de *Cierre uniforme a determinada hora de la noche de los establecimientos comerciales en Capital Federal y Territorios Nacionales*, se impulsó el *Censo de parados* (desocupados) y la creación de la *Junta Nacional contra la Desocupación*, y se aprobó la *Ley de Seguro obligatorio de maternidad*. Particular importancia tuvo la *Ley 11729* que modificó los Art. 154 a 160 del *Código de Comercio*, regulando el *contrato de empleo mercantil y trabajo industrial*, regulación que se mantuvo hasta la sanción de la *Ley de Contrato de Trabajo* de 1974¹⁹³. En 1935, se aprobó la Ley 12232 que ratificó la *Convención de Ginebra* de 1921, la Ley 12205 conocida como la *Ley de la silla*, y, la ley 1262 que modificó el concepto de *servicio doméstico* en la aplicación de la vieja *ley de descanso dominical*. Para 1941, la Ley 12713, sustituyó la *ley de trabajo a domicilio*.¹⁹⁴

A modo de cierre.

Como hemos podido apreciar a lo largo de este capítulo, la economía argentina tuvo como eje la exportación de mercancías agrarias y la apropiación de renta diferencial de la tierra, que permitió un incipiente desarrollo industrial con pequeños capitales y el control de sectores claves por parte de capitales extranjeros.

En este contexto, el puerto de Buenos Aires era un punto neurálgico en esta estructura. Así, aquellas organizaciones sindicales que tuvieran potencial para interrumpir los trabajos que allí se desenvolvían, fueran una amenaza para todo el sistema. Esto generaba que, pese a que los marítimos era una porción minoritaria dentro de la clase trabajadora, tuvieran el potencial para un gran poder de negociación.

Por otra parte, el desarrollo del derecho laboral fue incipiente y su implementación por vía legislativa era lenta y muy discutida dentro del parlamento. Pero, a su vez, el Departamento Nacional del Trabajo llevó a cabo una gran tarea de estudio de la cuestión obrera, y aparecieron los primeros juristas dedicados a la temática, como J. V. González,

¹⁹¹ Isuani, Ernesto A., *Los orígenes conflictivos de la seguridad social argentina*, CEAL, Buenos Aires, 1985, pp. 83-94.

¹⁹² Feldman, Jorge, Laura Golbert y Ernesto A. Isuani, *Maduración y crisis del sistema previsional argentino*, CEAL, Bs. As., 1988, p. 27.

¹⁹³ Goldín, Adrián (director), *Curso de derecho del trabajo y la seguridad social*, La Ley, Bs. As., 2012, pp. 15-17.

¹⁹⁴ Unsaín, Alejandro, *Ordenamiento de las Leyes Obreras Argentinas*, El Ateneo, Bs. As., 1952., pp. 17-30.

Colmo y Unsaín, quienes profesaban la necesidad de regular especialmente las condiciones de venta de la mano de obra.

Durante la primera presidencia de Yrigoyen, asistimos a un período de suba salarial, de suba de la renta de la tierra al comienzo y de muy alta conflictividad obrera. En ese escenario político, la FOM aparecía como el sindicato más importante del país.

CAPÍTULO 4. LA EMPRESA Y EL SINDICATO

En el presente capítulo queremos presentar a los sujetos principales de la historia que estamos estudiando, la empresa Mihanovich y el sindicato Federación Obrera Marítima (FOM).¹⁹⁵

La empresa.

Para principio del siglo XX, los capitales más importantes de la marina mercante tenían un lugar comercial en el puerto de Buenos Aires. "Cuando [estalló] la Primera Guerra Mundial, Buenos Aires era la gran estación terminal de buen número de compañías marítimas. Las más importantes eran *The Royal Mail Steam Packet; Pacific Steam Navigations; Nelson; Lamport & Holt; Prince; Houston; Houlders; The New Zealand and Shaw; Savill and Albion*. La navegación británica era uno de los factores que daba al Reino Unido una posición dominante en el comercio exterior argentino y, a través de él, en toda la economía del país."¹⁹⁶

La *empresa Mihanovich* era el capital más importante de la *rama marítima* en Argentina. Su fundador había sido *Nicolás Mihanovich*, quien nació en Croacia en 1846. A los 20 años llegó a Montevideo, Uruguay (1867). Dos años después, ingresó a la empresa del capitán *Lavarello*, quien terminó haciéndolo socio al poco tiempo. *Lavarello* murió, y Nicolás se casó con su viuda en 1871, haciéndose cargo de toda la empresa.¹⁹⁷

En aquella época, para acercar los barcos a la tierra o hacerlos entrar al Riachuelo, se usaba *el método de la sirga o maroma*, esto era un conjunto de cuerdas empujadas por caballos. Nicolás Mihanovich eliminó este método con la compra del transbordador *Feliz Esperanza*. Por entonces la transición de la *navegación a vela* a la *navegación mecánica* estaba acelerándose en todas partes.¹⁹⁸

Así, en Argentina "en 1860, después de Caseros, se [organizaron] los primeros servicios a propulsión mecánica, que se [intensificaron] al término de la guerra con el Paraguay, con buques a vapor construidos en Europa, de líneas más esbeltas, con comodidades superiores a los Buenos River Steamboat del Misisipi."¹⁹⁹

En 1885, Mihanovich adquirió el vapor de carga Dalmacia y el Heraldo, ambos de 450 toneladas²⁰⁰. Hacia 1889, Nicolás, junto a su hermano Miguel, se hicieron poseedores de la empresa *Sud Atlántica Compañía de Navegación*.²⁰¹ La base de su prosperidad estaba en los remolcadores y lanchas en el puerto porteño. También habían adquirido terrenos en la ribera de la isla Maciel en Riachuelo, donde funcionaban sus talleres y varaderos. En 1898,

¹⁹⁵ Hemos reelaborado parte de nuestro trabajo Villena, *Lucha de clases...*, op. cit., en el presente capítulo.

¹⁹⁶ Vázquez Presedo, "Navegación y puertos...", op. cit., pp. 208-211.

¹⁹⁷ Salvo indicación contraria, aquí expongo datos extraídos de la siguiente investigación: Azzi, María Susana y Ricardo de Titto, *Pioneros de la industria argentina*, El Ateneo, Bs. As., 2008, pp. 137-169.

¹⁹⁸ Doderó, Luis, *La navegación en la cuenca del Plata y sus propulsores*, Buenos Aires, 1976, p. 32.

¹⁹⁹ *Ibíd.* p. 31.

²⁰⁰ *Ibíd.*, p. 93.

²⁰¹ Nicolás Mihanovich, poseía el 33% de las acciones. Azzi y Titto, *Pioneros...* op. cit., p. 149.

formaron una empresa de *sociedad colectiva* llamada *Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich*.

*Todo el camino que siguió el capital de Mihanovich a partir de entonces, bajo el nombre de distintas sociedades comerciales, fue un proceso de concentración y centralización de capital en la rama marítima a partir de la competencia capitalista y la crisis económica que se desató en 1890. Dicho capital individual aumentó su tamaño y adquirió capitales más chicos y expandió sus servicios.*²⁰² Pero,

“la competencia que [sostenía] con las *Mensajerías Fluviales del Plata*, de Saturnino Ribes, [consiguió] afirmar su primacía en el tráfico fluvial, adquiriendo otras empresas menores, que la crisis y competencia [habían] dejado en situación difícil. [Pasaron] así a su poder la flotilla de Carlos Casado, comprendiendo el vapor Czar, remolcadores y lanchas; la flotilla uruguaya de Balparda y Cía., que incluía los vapores de pasajeros Ixión y Urano; la flotilla del doctor Enrique Arana, compuesta por los vapores a hélice, mixtos, María Manuela y Las Mercedes y varias lanchas (aquellos dos, reformados y con los nombres de Curitiba –luego Sarandí- y Paranaguá, desde la primera guerra son destinado al tráfico con el Brasil hasta época reciente). El fallecimiento de D. Saturnino Ribes [sorprendió] a sus herederos, los que en completo desacuerdo [resolvieron] la venta de la flota, que la *Sociedad de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich* [compró] en 1900 por la mitad del valor que ofreciera pagar dos años antes a don Saturnino Ribes.”²⁰³

Por otro lado, en 1905, se fundó el *Centro de Cabotaje Argentino*. El estado argentino venía imponiendo reglamentaciones a las empresas de navegación argentinas que no afectaban a las empresas extranjeras. Como esto perjudicaba la competencia, los principales armadores decidieron fundar esta institución.

Surgió

“así la preocupación fundamental del reducido, pero ya relativamente importante núcleo de armadores nacionales, de promover la sanción de una ley de cabotaje nacional, que, a semejanza de la de otros países más adelantados, pusiera una valla a la competencia injusta y crease razonablemente derechos protectores para la bandera nacional en [el] cabotaje... Con esta finalidad y a iniciativa preponderante de los señores Nicolás y Miguel Mihanovich, Elías, Luís y Juan Lavarello, Ángel Gardella, Domingo Davide, S. Badaracco, Domingo Barthe, Miguel Camuyrano y otros... colegas, fue constituido el *Centro de Cabotaje Nacional*, que con el andar del tiempo habría de denominarse sucesivamente *Centro de Cabotaje Argentino* y *Centro de Cabotaje y Marítimo Argentino*.”²⁰⁴

Como ya habíamos señalado, consiguieron la ley 7.049 para cabotaje que fue corregida más tarde con la ley 10.606. Se establecía que sólo los barcos nacionales podían

²⁰² El proceso de concentración y centralización de capital de la rama en relación al capital individual Mihanovich es descrito con detalles en el capítulo XII de las memorias de Dodero.

²⁰³ Dodero, *La navegación... op. cit.*, p. 94. Azzi y Titto dicen que el “dominio casi monopolístico de los embarques fluviales –más allá de ciertas peripecias societarias- produjo pingües ganancias y favoreció la incursión de Alberto Dodero y sus hermanos en otras áreas, como la aeronavegación, tomando participación en la empresa CAUSA, que unía Buenos Aires con Montevideo”, Azzi y Titto, *Los pioneros... op. cit.*, p. 167.

²⁰⁴ Dodero, *La navegación... op. cit.*, p. 94-95.

transportar mercaderías entre los puertos interiores y debían garantizar un mínimo de tripulación nacional o nacionalizada²⁰⁵.

En 1909, ante el crecimiento de la empresa *Mihanovich*, Nicolás debió recurrir a bancos europeos para dotarse del tamaño de escala que la competencia lo obligaba a adoptar. Entonces, se fundó la sociedad comercial *The Argentine Navigation Company Nicolás Mihanovich Limited*, que pasó a ser una *compañía británica*, donde Mihanovich y los Lavarello (hijos) eran los principales accionistas.

Esta empresa tenía un directorio general en Londres y un Directorio local en Buenos Aires, que quedó a cargo de Nicolás Mihanovich, durante algún tiempo²⁰⁶. En 1917, Mihanovich y Lavarello (hijos) vendieron sus acciones a capitales británicos. Pero, los hermanos Doderó, compraron una parte de las acciones. En 1919, fue designado al frente del directorio local *Luis Doderó*, que fue la cara visible del capital ante la FOM, por aquellos años.²⁰⁷

Había, también, otros capitales operando en Argentina y alrededores, A parte de los barcos del Ministerio de Obras Públicas, tenemos en el Chaco, la *flota de Domingo Barthe*, capitalista de los yerbatales y madera, que comunicaba Buenos Aires con Asunción. Allí pertenecían los barcos *Formosa y Humaitá*, que fueron muy nombrados en las huelgas de la FOM.

También estaban las empresas *Marina Mercante Argentina S. A.*; la *Compañía Argentina de Lanchas* (filial de la *Compañía Forestal del Chaco*); la *armadora de Santiago Lambruschini*, competencia directa de *Mihanovich*; *Delfino y Hermanos*; y las más chicas, *Gardella y Wilson & Wolden*.²⁰⁸

La Primera Guerra Mundial generó dos problemas inmediatos: la disminución del tráfico de mercancías, mediante el cierre de vías de navegación, y la falta de combustible. También apareció con mayor fuerza, a partir de fines de 1916, el problema de la conflictividad obrera, que dejaremos de lado en este capítulo.

Durante el verano de 1917 se explicitó, en las discusiones del Directorio de la empresa, el problema con el abastecimiento de energía. Por entonces, Argentina debía importar carbón mineral. La empresa Mihanovich necesitaba cerca de 6.000 toneladas mensuales de ese mineral. La empresa lo importaba desde EEUU, pero por entonces las empresas inglesas se ofrecían como abastecedoras. Es así que el 8 de febrero del '17 se anunciaba que el presidente del Directorio:

“días pasados tuvo una conversación con el señor Wallace, representante de la Compañía Lamport & {Hall} de la cual el señor Cokk es Director y cambiaron ideas concordantes con el contenido de la carta de Londres fecha 4 de enero ppdo. El señor manifestó a nuestro señor Presidente que los vapores de la Compañía que representa, venían muchas veces con parte de sus bodegas vacías y que se podía arreglar que llenasen ese espacio con carbón para nuestra Compañía. El Presidente

²⁰⁵ Caruso, “La huelga general...”, p. 3; Doderó, *La navegación...op. cit.*, p. 95; González Climent, Aurelio, *El cabotaje en la Argentina*, Librería Editorial Macchi Hnos., Buenos Aires, 1954, p. 35.

²⁰⁶ Doderó, *La navegación... op. cit.*, pp. 98-106.

²⁰⁷ *Ibíd.*, pp. 109-110.

²⁰⁸ *Ibíd.*, Cap. IV, X y XII.

contestó que el asunto era factible, siempre que el precio y la calidad del carbón fuesen convenientes. El precio del carbón debería ser incluso flete y seguro por la cantidad que se entregue en Buenos Aires y las remesas deberían tener cierta regularidad fin de no exponernos a quedar sin carbón aquí. Actualmente compramos por cargamentos completos, su mayoría carbón "New River" procedente de Estados Unidos, y se hace lo posible para asegurarnos la provisión de carbón con toda la anticipación posible a fin de tener siempre existencia en puerto y carbón en viaje. Nuestro consumo se puede calcular de 5 a 6.000 toneladas mensuales. Quizás la mejor manera sería que la Compañía Lamport & Hold nos hiciese sus ofertas por intermedio de sus agentes aquí, así estaríamos en condiciones de compararlas con las demás ofertas que se nos hacen y en igualdad de condiciones darles la preferencia."²⁰⁹

En esa misma reunión, el presidente llegó a sostener que ante la falta de carbón, creía "estar aquí {por Buenos Aires} en mejores condiciones para la adquisición de carbón que en Londres por las comunicaciones directas que tenemos en los Estados Unidos y sus representantes acá de las minas."²¹⁰ Las tendencias del precio del combustible eran a la suba y la empresa tenía asegurado material hasta el 15 de abril de ese año. También, se informaba que, ante la malograda cosecha de maíz, era probable que en el invierno de ese año hubiera que desarmar buques y reducir algunos servicios.

Por entonces, también se empezó a discutir cambios técnicos en el proceso productivo. Es así que apareció la idea de generalizar la incorporación de motores a base de aceite crudo. La competencia en la rama los estaba obligando a ello: "es necesario considerar la conveniencia de introducir motores a aceite crudo a los buques, galeras y otras lanchas por cuanto esa clase de conversiones aumentan en estos ríos en forma notable y resulta la competencia más fuerte que puede presentársenos por la economía de personal y consumo con que navegan. Los accionistas ordinarios de la Compañía en este país según manifestaciones que han hecho, verían con agrado esa convención para hacer paulatina -y metódicamente, siempre que la inversión de dinero sea considerada como capital y no gastos generales o de reparaciones."²¹¹

Para julio de 1918, también aparecían problemas con la leña.

"Se da cuenta de la gran escasez de leña por falta de elementos de transporte y que se ha presentado una solicitud al Ministro de Obras Públicas pidiendo que la Compañía sea incluida en la lista de las Empresas, acordada la preferencia por los ferrocarriles. En mérito al servicio público que efectúan nuestros buques."²¹²

Ante la falta de leña y carbón, comenzaron los ensayos de usar maíz como combustible. Pero, durante julio del '18, no se había podido hacer el ensayo a causa de la demora en el transporte.²¹³ Los primeros ensayos se anunciaban para la primera semana de agosto del '18: "Maíz para combustible: Se da cuenta de que se hizo prueba de quemar maíz...abordo del vapor Paris en las cuatro calderas."²¹⁴

²⁰⁹ Actas de la empresa Mihanovich N° 179, jueves 8 de febrero de 1917, p. 123. (En adelante ADM)

²¹⁰ Ídem.

²¹¹ ADM. N° 182, martes 27 de febrero de 1917, pp. 130-131.

²¹² ADM. N° 234, 22 de julio de 1918, p. 286,

²¹³ Ídem.

²¹⁴ ADM. N° 238, 7 de agosto de 1918, p. 13-14.

Muchos motores de la rama de entonces utilizaban gasoil, cuya demanda aumentaba sin cesar para el consumo industrial. Un problema no menor era el transporte propio del gas que la empresa necesitaba para sí:

“Fue leído la siguiente carta... ‘Comunico al Sr. Gerente que en vista del creciente consumo de gas oíl para las nuevas instalaciones de motores que necesitarán de dicho combustible sería muy conveniente disponer de una lancha para tal objeto y a la cual para evitar mayores gastos se le colocaría el tanque construido para el vapor Río Iguazú. Disponiendo de una lancha para la Conducción del gas oíl, se evitarían los gastos de acarreo y tamboreo, que es menester efectuar actualmente para proveer de combustible líquido los buques respectivos...”²¹⁵

Por otra parte, en 1918, las Agencias Marítimas Doderó, según narra su dueño, tenían dificultades para reorganizar sus servicios.

“Los armadores amigos Wm. Thomas & Sons y H. W. Dillon, {habían} experimentado la pérdida casi total de sus flotas, que cumplían los servicios de la ex British & Continental Líneas entre Amberes y el Río de la Plata. Gracias a las activas gestiones en Europa de Alberto y José Doderó, {fueron} restablecidas al poco tiempo, con la participación de otros armadores y nuevas unidades holandesas.”²¹⁶

Para fines del año 1921, se hallaba

“movilizada toda la flota; reparadas y mejoradas las unidades en servicios {tras importantes conflictos obreros}. Se {aceleraron} los viajes, reduciendo al mínimo la permanencia en puertos. La empresa {denunciaba} todos los acuerdos de tarifas, rebajando los fletes en todas las direcciones, y {afrentaba} resueltamente la competencia. El comercio le {respondía} ampliamente.”²¹⁷

Para el mismo año habían aparecido algunos problemas financieros en la empresa y generaba malestar a su interior:

“La reorganización de los servicios, la competencia y la adquisición de nuevas unidades, habían absorbido casi todos los fondos disponibles, que en 1919 superaban las 500.000 libras, pero ya a mediados de 1922, las entradas {iban} en continuo aumento y {marcaban}, mes a mes, nuevos records en los transportes. A principios de 1923 la administración de la compañía, previo acuerdo con la oficialidad... {Resolvió} organizar su propio registro y fichero de personal embargado. Capitanes y jefes de máquinas... {eligieron} sus hombres y los {solicitaron} directamente a la nueva oficina del personal que {organizó} el capitán Luis Scalase... La depuración {fue} limitadamente practicada por el capitán Scalase, en consulta con capitanes y jefes de máquina, contando éstos con la aprobación del Centro de Maquinistas Navales, cuyo presidente, a la sazón don Luis Díaz, {sostuvo} con dignidad la independencia de sus afiliados, equidistantes de patrones y sindicatos

²¹⁵ ADM. N° 245, 10 de septiembre 1918, p. 37. Las actas actualmente disponibles se interrumpen en 1919 y vuelven a aparecer a partir de 1931. Las actas del período 1920-1930 por el momento se hayan extraviadas.

²¹⁶ Doderó, *La navegación...* op. cit., p. 111.

²¹⁷ *Ibíd.*, p. 119.

extremistas, con miras a favorecer la disciplina necesaria al progreso de la marina.”²¹⁸

La empresa *Mihanovich* siguió siendo el capital nacional más importante de la rama marítima hasta su estatización durante el peronismo

El sindicato.

El 11 de enero de 1907, tras unas tres semanas de huelga marítima, en una asamblea de 5.000 personas aproximadamente, nació la Liga Obrera Naval Argentina, que nucleaba a los marineros, pero aún no podía captar a maquinistas, oficiales, contra maestres, mozos, cocineros, que eran otros trabajadores que entraban en la categoría de *marítimos*. En 1910, tomó el nombre de Federación Obrera Marítima, y pasó a ser dirigida por Francisco Javier García, que reemplazaba a Juan Colmeyro, quien habría recibido corrompido por la burguesía marítima.²¹⁹

En el Congreso de 1912, en que la CORA sindicalista y la FORA anarquista buscaron fusionarse, García tomó la palabra para exponer que la posición de la FOM era a favor de la unidad obrera en la FORA IX: “envió sus delegados al congreso con el mandato de sostener el pacto de solidaridad y el nombre de la FORA por ser ésta la primera institución obrera del país que supo encauzar al proletariado por el verdadero camino de su emancipación.”²²⁰ Se buscaba conciliar los diferentes intereses de las organizaciones obreras presentes con el fin de lograr la unidad nacional. Según Troncoso, García mostraba su preocupación por la necesidad de contar con bases amplias²²¹. Finalmente, en el noveno congreso de la FORA, en 1915, Francisco J. García fue elegido parte del consejo directivo de la federación, junto a Senra Pacheco y Marotta entre otros.²²²

En 1916, la FOM se enfrentó a una serie de conflictos que la catapultó a encabezar la lucha sindical ente 1916 y 1921. Durante todo el mes de octubre realizaron una campaña de agitación para reivindicar la necesidad de aumento salariales y de mejores condiciones de trabajo. Las empresas navieras rechazaron el pliego de condiciones y los obreros se declararon en huelga.²²³ El 6 de diciembre, la dirigencia de la FOM se entrevistó con Yrigoyen, en un acto que ha sido tomado como un hito en la relación estado-sindicato, aunque no era la primera vez que esto pasaba²²⁴. Allí, García le habría narrado al presidente nacional las pésimas condiciones de trabajo de los obreros marítimos y pedido que el estado mantenga la neutralidad en el conflicto, sin enviar las fuerzas armadas a reprimir a los

²¹⁸ *Ibíd.*, p. 120.

²¹⁹ García, F. J., “La Acción del capitalismo”, en *La Unión del Marino N° 115*, noviembre 1925; Juárez, Juan C., *Los trabajadores en función social. gremialismo, cooperativismo, mutualismo, periodismo sindical y política*, Edición del autor, Buenos Aires, 1947, p. 80; Marotta, *El movimiento...* op. cit., Tomo II, pp. 62-63; Troncoso, *Los fundadores...* op. cit., p. 78. La fuente más competente sobre la historia de la FOM en el período 1910-1919 está en *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo N° 40*, febrero de 1919 (BDNT).

²²⁰ Marotta, *El movimiento...* op. cit., p. 121; Troncoso, Oscar, *Los fundadores del gremialismo obrero*, CEAL, Buenos Aires, 1983, Tomo 1, pp. 81-82.

²²¹ *La Acción Obrera N° 260*, 7/12/1912, citado en Troncoso, O., *Los fundadores...* op. cit., p. 82.

²²² BDNT N° 40, pp. 7-30; Troncoso, O., *Los fundadores...* op. cit., p. 193. Abad de Santillán: *La FORA...* op. cit., p. 244.

²²³ Marotta, *El movimiento...*, op. cit., Tomo II, p. 202; Caruso, Laura, *La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre de 1916*, Mimeo, Bs. As., 2008, p. 7. BDNT N° 40, pp. 31-34.

²²⁴ Caruso, *La huelga general...*, p. 13; Marotta, *El movimiento...* op. cit., p. 202-206. Rock, David, *El Radicalismo Argentino, 1890-1930*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 2001, pp. 142-143; Troncoso, *Los fundadores...* op. cit., pp. 83-84.

huelguistas y dejando a éstos continuar con su lucha y difundir sus razones, pues la huelga era un derecho de las naciones civilizadas y no de la barbarie.²²⁵

Para pasar en limpio. El jueves 21 de diciembre, a las 9 hs. de la mañana, la FOM decidió aceptar la propuesta acercada por el DNT a pedido de la burguesía de cabotaje. Ese mismo jueves, por la tarde comunicó tal decisión al Presidente Yrigoyen a través de una nota. Es decir, a pedido de los asalariados sindicalizados y la corporación burguesa de la rama marítima, el Estado a través del imperio del Presidente que designa al jefe de policía, arbitra la negociación entre el capital y el trabajo. Hubo una intervención directa del PEN en esta relación. Ambas partes se sometieron al acercamiento del poder político. Hubo una forma de estatización de la negociación sindical. Se le daba una forma pública a una relación privada. Por ende, el contrato privado que naturalmente se conformaba en la compraventa de la fuerza de trabajo por el capital marítimo adquiría una forma jurídica subordinada al control del poder público.

El resultado inmediato de esta primera huelga marítima había sido más que auspicioso para el gremio y mucho debía a la *neutralidad*²²⁶ que había otorgado Yrigoyen.²²⁷ Es a partir de este punto que la FOM empieza a consolidarse con su "primer ruidoso triunfo".²²⁸

Sin embargo, *Mihanovich* no aceptaba implementar el acuerdo que se había firmado el 4 de enero. Esta empresa incentivaba la creación de un *sindicato amarillo*, dirigido por Juan Colmeyro, quién había sido dirigente de la gremial antecesora de la FOM, la Liga Obrera Marítima. Éste había sido echado de la organización, en aquella ocasión, debido a que habría aceptado un soborno de la burguesía naviera. Esta sociedad amarilla recibió el nombre de *Sociedad Protectora del Trabajo Libre*.²²⁹

El día 21 de marzo se tripuló el vapor Edimburgo con personal no perteneciente a la FOM ni a sindicato reconocido. La FOM declaró la huelga a la empresa. Ésta, el día 3 de abril, inició un lock out. El puerto se llenó de fuerzas armadas. La FOM exigió que se retiraran, argumentando que el gobierno no debía defender a una empresa que desconoció un acuerdo que el mismo gobierno había firmado. Las tropas fueron retiradas ante la amenaza real de una huelga general que podría paralizar el país.

Los enfrentamientos entre federados y no federados continuaron. En uno de ellos, el 24 de marzo de 1917, Colmeyro murió²³⁰. El 22 de abril, la huelga termina, luego de la negociación que iniciara el jefe de la policía, Duffei, por orden del presidente Yrigoyen. Cierran el acuerdo la FORA, la FOM y el Centro de Cabotaje Argentino (la organización corporativa de la burguesía naviera). Se cierra la sociedad amarilla, se terminan la huelga y el lock out. Se reconoce la validez del laudo arbitral de enero de 1917. La contratación del

²²⁵ Marotta, *El movimiento...* op. cit., pp. 203-204.

²²⁶ La palabra *neutralidad* puede prestarse a confusión. Cuando aquí se la use o se hable de *neutral*, nos referimos al hecho de que el Estado no interviene inmediatamente utilizando las fuerzas armadas (policía, gendarmería, ejército) para reprimir al movimiento obrero. Desde la perspectiva que aquí se sostiene, el estado argentino nunca deja de intervenir de alguna forma ni deja de tener un carácter burgués de clase.

²²⁷ Rock, *El radicalismo...* op. cit., pp. 142-144.

²²⁸ *Memoria y Balance del Consejo Federal del Undécimo Congreso (enero de 1919-noviembre 1920) de la FORA*, Talleres Gráficos de la compañía General de Fósforos, Buenos Aires, p. 8, columna 1. En adelante será citada como MB.

²²⁹ Caruso, *La huelga general...* op. cit., p. 11. El conflicto se haya expuesto en BDNT N° 40, pp. 59-71.

²³⁰ Marotta, *El movimiento...* op. cit., pp. 205-206.

personal de máquinas y cubierta quedaba a cargo conjunto de la empresa y la FOM. Los oficiales de cada sección eran quienes decidían en torno a la contratación de obreros, que en los hechos debían ser federados.²³¹

La actividad marítima constituía una unidad de movimiento geográfico de las mercancías de tres partes, *el barco, el puerto y el hinterland*. Los obreros que allí desempeñaban, los oficiales, los marineros, los estibadores, los carreros, ferroviarios, entre otros, tenían como totalidad la función de transportar mercancías, o sea, de terminar de transformar el producto del trabajo humano en un valor de uso social. A esta unidad de tres partes la hemos llamado por comodidad *trinomio marítimo*²³². Durante el período que nos ocupa, este fenómeno aparecía como la relación o conectividad entre ferrocarriles y puertos²³³, y no escapó a la mirada de quienes analizaron el rol de la navegación en el desarrollo económico argentino²³⁴. Esta red de trabajos conexos constituye una de las bases materiales del poder económico de la FOM en el período estudiado. Pasmaos a explicarnos.

Al tener una amplia movilidad por su propio proceso de trabajo, a lo largo de las aguas y puertos nacionales y limítrofes, los delegados y afiliados fomeros pudieron trazar lazos de solidaridad a través de todo el trinomio. Esta consistía en que, además de dinero, transporte, publicidad y hombres para sostener conflictos, la FOM se comprometía a boicotear a todas las empresas que tuvieran apremios con las organizaciones gremiales conexas, y esperaba lo mismo a cambio. Además, se negaría a trabajar con personal no afiliado a dichas organizaciones. Así, las repercusiones de una huelga parcial de la FOM en el puerto de Buenos Aires, se expandía a otros rubros y a otras regiones, dotándola de un poder de presión más extenso a la hora de negociar, que la sola relación de fuerza dentro de la nave.

Si volvemos a los hechos, los conflictos se sucedieron en los años siguientes y la FOM continuó imponiéndose, gracias a la solidaridad entre la oficialidad y la tripulación, la alianza implícita entre la FOM e Yrigoyen y las relaciones de solidaridad real con sindicatos conexos. De allí que uno de sus caballitos de batalla fue la imposición de que sólo se trabajara con obreros afiliados al sindicato. Por su parte, la empresa Mihanovich intentó romper esta imposición pugnando por el trabajo libre, a partir, por ejemplo, de la acción de la Liga Patriótica y la Asociación del Trabajo, y el cambio de bandera de sus naves.²³⁵

²³¹ Caruso: *La huelga general...* op. cit., p. 12.

²³² Con pocas modificaciones, retomamos aquí el planteo realizado en Villena, *La lucha de clases...*, op. cit., Capítulo II. Nos inspiramos entonces en Valdez Goyeneche, *La estructura pesquera argentina. El problema pesquero en la economía argentina*, Eudeba, Bs. As., 1974, p. 152.

²³³ Salerno, Elena, *Los ferrocarriles del estado, conectividad y política en la Argentina*, II Congreso de Historia Ferroviaria, Mesa General, Aranjuez, 7 al 9 de febrero de 2001; Salerno, Elena, *Los ferrocarriles estatales argentinos en busca de los puertos en la primera mitad del siglo XX*, V Congreso, Historia Ferroviaria, Palma, 14-16 de octubre de 2009.

²³⁴ "Las consecuencias económicas y políticas de los auges ferroviarios fueron a menudo tema de controversias... no parece haber sido posible un desarrollo distinto en el caso argentino sin una red fluvial apropiada ni caminos transitables antes de que el ferrocarril mismo proveyera la piedra necesaria: la agricultura hubiese quedado reducida a la subsistencia local... *Railways, ports and shipping* eran parte de un sistema económico del cual formaban también parte esencial las grandes extensiones de tierra deshabitada y a la vez productiva, la demanda de carne y granos, y la inmigración de mano de obra barata.", Vázquez Presedo, "Navegación y puertos en el desarrollo de la economía argentina en el período 1875-1914.", en, AAVV., *Temas de historia marítima argentina*, FAEM, Bs. As., 1970, p. 200.

²³⁵ Rapalo, María Ester, *Patrones y Obreros. La ofensiva de la clase propietarias*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2012.

Un momento cumbre se dio con la gran huelga de la FOM que inició en febrero de 1920 y concluyó en marzo de 1921. En mayor medida, se trató de una huelga parcial de los obreros marítimos de la FOM contra la empresa Mihanovich. Si bien al inicio había afectado a otras empresas, al poco tiempo, éstas capitularon, y aquella quedó sola. Jamás se llegó a declarar una huelga general de la rama, aunque este fue un punto de discusión entre los obreros mismos. Resulta difícil realizar una división cronológica exacta de la Gran Huelga, debido a que, a lo largo de estos trece meses, se pueden apreciar acciones con características que se repiten. Sin embargo, hemos preferido dividir la exposición en tres momentos, en la medida en que podemos abstraer de la observación de los hechos, tres aspectos generales, que no tienen fechas precisas de inicio y final, pero sí un orden de desarrollo. Primero, vemos un inicio aguerrido por parte de los sectores en lucha, con un conflicto que involucra a varias empresas y que no se espera que dure mucho tiempo. En segundo lugar, captamos un desarrollo de la huelga, en que las negociaciones van y vienen, sin llegar a solución, donde Mihanovich ha quedado como la única en conflicto. Los obreros advierten la posibilidad de un conflicto más largo y se organizan para resistirlo, extendiendo una red de relaciones de solidaridad desde el puerto mismo de Buenos Aires hasta los puertos del Paraguay. También aparecen diferencias internas en torno a la envergadura del conflicto y la necesidad o no de una huelga general. En paralelo, se despliega la reacción cada vez más violenta de la burguesía, a lo largo de los ríos y puertos. El inicio de esta segunda etapa lo situamos hacia el 20 de mayo. A lo largo de junio se extienden las medidas y discusiones que se sostendrán a lo largo del resto del conflicto. Finalmente, la tercera etapa trata del desgaste de la situación para los obreros y la burguesía, produce el agotamiento de la huelga y la necesidad de un acuerdo. Ésta abarca desde el 1° de noviembre de 1920 hasta el 10 de marzo de 1921.

Este conflicto fue bisagra por varias razones.²³⁶ En primer lugar, la situación económica se sobrellevó con un restaurante comunitario para los obreros, reparto de víveres, colectas, cuotas obligatorias y turnos rotativos de trabajo. Pero, estas medidas no alcanzaban para sostener la situación por todo un año y generó malestar. En segundo lugar, los pedidos de unidad al interior del gremio, las sospechas y desmentidas sobre la oficialidad y el hecho que hubiera naves que efectivamente trabajaban con oficiales y crumiros, nos hacen sospechar que la unidad tripulación-oficialidad que había dado fuerza a la FOM, se estaba desarticulando. Al interior de la misma FOM surgió una oposición inorgánica que criticaba seriamente las acciones de la dirección del gremio. Al final de la huelga, la dirección sindicalista discutía abiertamente con un sector al que llamaba "extremista".

La dirección del sindicato siempre intentó negociar. Lo único que buscaba era que no le sacaran el poder conseguido. Jamás tuvo en mente ir más allá de una huelga parcial. Estuvo dispuesta a reanudar el proceso de trabajo si se respetaba el decreto de oficialización. Jamás cuestionó en los hechos la propiedad privada, su horizonte era volver al trabajo y que el ciclo de acumulación de capital siguiera su marcha y garantizar que el sindicato se consolidara institucionalmente.

El estado favoreció las negociaciones, pero la empresa y el sindicato no se ponían de acuerdo. La burguesía apostó al desgaste de los obreros, a ganarse la opinión pública contra

²³⁶ El desarrollo fáctico sobre el que hacemos estas consideraciones puede seguirse en Lucena, Alberto y César Villena, "La Primera Burocracia Sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921", en *Anuario del CEICS N° 2*, Buenos Aires, 2008; Villena, César Ángel Oscar, *La lucha de clases en el puerto de Buenos Aires: La Federación Obrera Marítima 1920-1921*, Tesis de Licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2009.

ellos, a crear un clima de necesidad de represión por parte del Estado, a contratar crumiros y captar parte de la oficialización. La FOM quería la formación de un comité mixto para negociar los conflictos. Es decir, darle un cauce institucional y burocrático a los conflictos que pudieran surgir de ahí en más, y la empresa estaba de acuerdo en ese punto. Ante la situación económica, el Gobierno Nacional tomó la decisión de requisar los barcos de la empresa Mihanovich y aceptó las condiciones que pedía la FOM para tripularlos. Dentro del gremio marítimo no se pusieron de acuerdo en este punto y la empresa se opuso a la medida. La negociación quedó estancada. Fue en ese momento que Mihanovich decidió ponerle fin al conflicto y negociar. La dirección de la FOM, presionada por las críticas internas y externas, por la situación económica y por los trece meses sobre su espalda, necesitaba ponerle fin a la lucha.

A pesar de que la dirección de la FOM buscaba garantizar la acumulación de capital en esta rama y fortificar su organización gremial, no tenía más forma de hacerlo que enfrentarse con una fracción de la burguesía argentina. Aun enfrentándose a una parte de la burguesía, la FOM expresaba intereses burgueses, porque la lucha se realizaba dentro de los límites que el capital imponía. Este hecho era lo que le permitía al Gobierno Nacional mantener su neutralidad. Una vez firmado el acuerdo, la FOM propiciaba un acuerdo que intentaba darle un curso burocrático a las futuras luchas.

La Gran Huelga había terminado victoriosa para la FOM el 10 de marzo. Sin embargo, el 23 de mayo, el gobierno radical emitió un decreto que declaraba la libertad de trabajo en el puerto y al día siguiente explotó el conflicto²³⁷. Un conflicto entre los estibadores sindicalistas y anarquistas por el control del sindicato desencadenó la reacción de la FOM y la represión. Aparecieron huelgas por todas partes y las acciones anti-obreras de la Asociación del Trabajo y de la Liga Patriótica crecieron. Hubo mucho debate de si llamar a huelga general o no. El 2 de junio ante la represión policial, las dos FORA llamaron a huelga general.²³⁸ Esto terminó en un rotundo fracaso.²³⁹ Senra Pacheco²⁴⁰, subsecretario de la FORA IX, terminó muerto por neumonía luego de varios días de agonizar, tras pasar toda una noche, desnudo, a la intemperie en el techo de una comisaría.²⁴¹

A lo largo de los meses, la burguesía también había apelado a la acción de bandas paramilitares a lo largo y ancho del litoral, y en varias ocasiones había contado con el apoyo de aparatos represivos estatales, frente a la inmovilidad política del PEN. A través de la prensa, iba instalando la necesidad de garantizar la *libertad de trabajo en el puerto*. La importancia de esto radicaba en que, luego del acuerdo de marzo, la acción de la burguesía no se detendría. A lo largo del país los ataques al movimiento obrero se harían más constantes y violentos. Y en paralelo, la FOM, por primera vez en su corta historia, mostraría *quietud*. En junio de 1921, todo terminó en fracaso y el sindicato marítimo empezaría un lento peregrinar hacia el olvido de la historia.

²³⁷ Rock, *El radicalismo...*, op. cit., p. 215; *Review of the River Plate*, 25 Mayo 1921.

²³⁸ "Iniciación...", en LOO N° 184, junio 4 de 1921; "Informe...", en LOO, 18 de junio de 1921.

²³⁹ Abad de Santillán, *La FORA...* op. cit., Capítulos 16 y 17; Adelman, Jeremy, "State and labour in Argentine. The portworkers of Bs. As." en *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, volumen 25, 1993; Marotta, *El movimiento...*, op. cit., Capítulo 3; Rock, *El radicalismo...* op. cit., Capítulo 9.

²⁴⁰ "Senra Pacheco", en LOO sábado 9 de julio de 1921. Muere el 8 de julio.

²⁴¹ Troncoso, *Los fundadores...*, Tomo I, "Andrés Carbona"; Tomo II, "VI. Ruggiero Rúgilo".

A modo de cierre.

Entre 1916 y 1921, Mihanovich y la FOM se comportan como dos organizaciones centralizadas que negocian y enfrentan en conflictos económicos. La empresa esgrime como bandera, la necesidad de contar con la libertad para contratar a quien desee, aunque fuera obreros no federados. El sindicato, con el apoyo de Yrigoyen, impone resistencia a este reclamo e inicia medidas de fuerza cada vez que en las naves o en el puerto, en trabajos conexos, se incluyen obreros no federados. Sin embargo, a principio de 1921, el gobierno rompe su alianza y libera el trabajo en el puerto. En este proceso, parecen haber tomado importancia una serie de decretos del PEN. Es menester entonces, avanzar sobre la regulación del proceso de trabajo y analizar si de ésta se desprenden las condiciones para que la FOM adquiriera el monopolio de la representación y la negociación.

CAPÍTULO 5. TRABAJO MARÍTIMO Y REGULACIÓN

La división de trabajo.

El proceso de trabajo dentro de las embarcaciones marítimas dependía del tipo de nave y actividad. No era lo mismo una lancha que transportaba personas, que un vapor con suficiente capacidad para transportar mercaderías y personas. Pero, para simplificar, tomemos el caso de los barcos de tonelaje importante, para ver las actividades que allí tenían lugar. Un barco modelo contaba de tres secciones, la *cubierta*, la *cocina* y la sección de *máquinas*. En cada una de ellas se realizaban tareas necesarias para que el barco funcionara bien. Cada sección tenía una serie de actividades particulares y, por lo tanto, de obreros concretos. A su vez, éstos estaban divididos jerárquicamente en tripulación y oficialidad.²⁴²

En este sentido, la *oficialidad* de los barcos estaba compuesta por: el Capitán; los Oficiales de cubierta; el Jefe de máquinas; los Baqueanos; los Patronos; los Prácticos; y el Mayordomo. Los prácticos eran aquellos oficiales que dirigían las embarcaciones por lugares que conocían como canales fluviales y puertos especiales, y por ello eran contratados a bordo. Por su parte, la *tripulación* se dividía en las secciones de cubierta, máquinas y cocina. En la sección de cubierta estaban los marineros; los contra maestres; los bodegueros; los faroleros; los calafates; los timoneles; los guincheros; y los lustra bronce. En la sección de máquinas se encontraban los foguistas; los carboneros; los calderos; los pañoleros, los limpiadores; los electricistas; los engrasadores; los mecánicos; y los ayudantes de máquinas. La sección de cocina contaba con los cocineros, los mozos y los ayudantes de cocina.

Los obreros de la *tripulación de cubierta* tenían como tareas principales mover la mercadería, controlar las bodegas donde se almacenan, limpiar y mantener cuidados los pisos; manejar las escotillas y los toldos. En la sección de cámara, los obreros asumían la función de garantizar la comida de la tripulación y los oficiales. En la sección de máquinas, el foguista era el obrero encargado de cuidar el fuego que hacía funcionar la máquina a vapor, quién estaba subordinado al jefe de máquinas. El carbón era el combustible por excelencia para este tipo de naves. Así, durante la Primera Guerra Mundial, su escasez despertaba la crisis de los armadores marítimos. La empresa Mihanovich había tenido que recurrir a carbón norteamericano durante el conflicto bélico²⁴³. No obstante, también se empezó a recurrir a motores diésel.

²⁴² Salvo indicación en contrario, nos basamos en Caruso, Laura, *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2016, Capítulo 1; Guzmán, Tulio, Héctor R. Ratto y A. Sarmiento Laspiur, *Manual del Marinero*, Dirección General del Personal, División Escuelas, Buenos Aires, 1923; Villena, *La lucha de clases...*, op. cit. Hemos reelaborado partes de este último trabajo en el presente capítulo.

²⁴³ En el Directorio de la empresa se decía: "El señor Presidente informa que días pasados tuvo una conversación con el señor Wallace, representante de la Compañía Lamport & {Hall} de la cual el señor Cokk es Director y cambiaron ideas concordantes con el contenido de la carta de Londres fecha 4 de enero ppdo. El señor manifestó a nuestro señor Presidente que los vapores de la Compañía que representa, venían muchas veces con parte de sus bodegas vacías y que se podía arreglar que llenasen ese espacio con carbón para nuestra Compañía. El Presidente contestó que el asunto era factible, siempre que el precio y la calidad del carbón fuesen convenientes. El precio del carbón debería ser incluso flete y seguro por la cantidad que se entregue en Buenos Aires y las remesas deberían tener cierta regularidad fin de no exponernos a quedar sin carbón aquí. Actualmente compramos por cargamentos completos, su mayoría carbón "New River"

Asimismo, la máquina a vapor usada en los barcos hacia 1860 empezó a utilizarse ampliamente como medio principal de propulsión en los barcos de alta mar. Allí fue vital la utilización del hierro en la construcción. Lo que permitió aumentar el tamaño de los barcos, creciendo de 300 a 400 toneladas a 1 500 toneladas y más. "Los adelantos en el transporte terrestre y en la construcción y propulsión de los buques iniciaron la etapa moderna de aplicación de nuevas tecnologías en los puertos y aceleraron su consolidación geográfica y la concentración de las cargas. Los volúmenes de cargas homogéneas a granel, transportadas por mar, aumentaron con rapidez y los primeros barcos especializados se construyeron hacia 1890."²⁴⁴

El puerto de Buenos Aires tenía como autoridad al *Administrador de Aduana* y el Estado, asignaba espacios a empresas privadas para que prestaran servicios no portuarios en el puerto. Por su parte, en general, los armadores o sus agentes contrataban los servicios que necesitaban realizar en el interior del buque.

El marco jurídico del buque.

El transporte marítimo se encontraba legislado en el Código de Comercio. Allí se establecían las responsabilidades, obligaciones y derechos de los armadores, capitanes y el resto de la tripulación. El desarrollo de la lucha de clases a partir de la segunda década del siglo XX generó que el Estado argentino debiera sancionar normas de conductas para reglamentar el trabajo en el puerto y en los barcos. Dichas condiciones jurídicas quedaron plasmadas en una serie de decretos de oficialización.

En ocasiones generaron reacciones de los capitales individuales de la rama de transporte marítimo y de otros exteriores a la misma. Los primeros veían peligrar su control privado sobre la fuerza de trabajo que necesitaban para valorizarse ya que era el estado quien jurídicamente quedaba a cargo de controlarla a través de la Aduana. Ya soportaban el peso de lidiar con obreros representados por sindicatos, por eso venían reclamando la libertad de trabajo, entendida como la posibilidad de contratar mano de obra no sindicalizada y con menos derechos. La aparición del estado como mediador de la oferta de trabajo era un elemento que atacaba nuevamente la libertad de trabajo y la capacidad de controlar sobre la fuerza de trabajo. El estado y el sindicato aparecían en la inmediatez de las negociaciones laborales como monopolizando la oferta de fuerza de trabajo.

Desde la óptica del conjunto de los capitales que operaban en Argentina, existía la necesidad imperiosa de que el tráfico mercantil de las mercancías agrarias (carne, trigo, maíz, etc.) no se viera interrumpido. No solo estaba en juego la ganancia propia de los capitales que producían las mercancías agrarias y de los que las comercializaban, amén de las mercancías que necesitaban del tráfico para el consumo interno.

En la etapa previa a la crisis de 1930, el análisis de la navegación que hacían los juristas se reducía

procedente de Estados Unidos, y se hace lo posible para asegurarnos la provisión de carbón con toda la anticipación posible a fin de tener siempre existencia en puerto y carbón en viaje. Nuestro consumo se puede calcular de 5 a 6.000 toneladas mensuales. Quizás la mejor manera sería que la Compañía Lamport & Hold nos hiciese sus ofertas por intermedio de sus agentes aquí, así estaríamos en condiciones de compararlas con las demás ofertas que se nos hacen y en igualdad de condiciones darles la preferencia", en ADM. N° 179, jueves 8 de febrero de 1917, p. 123.

²⁴⁴ Burkhalter, Larry, *Privatización Portuaria, Bases, Alternativas y Consecuencias*, CEPAL, Santiago de Chile, 1999, p 21, Villena, *La lucha de clases...* op. cit.

“a tres las preocupaciones que han dominado las construcciones jurídicas del derecho marítimo y son las siguientes: que el buque navegue, que no se detenga, la protección y estímulo a los armamentos marítimos y, finalmente, la idea de las distancias.”²⁴⁵

El primer problema de la época era la difusión del buque. Ya que las naves que habían observado Vélez Sarsfield y Acevedo, habían evolucionado mucho.²⁴⁶ Todo buque debía tener además, nombre, matrícula y la indicación de su arqueo y tonelaje. La determinación de este último atributo tenía su complejidad e importancia mayúscula. Por entonces existían grandes registros de clasificación de buques confeccionados por sociedades internacionales. Dos eran las de mayor influencia internacional: Lloyd y Bureau Veritas.

La especificación del tonelaje determinaba la cantidad de obreros que cada empresa debía contratar. La *Ley de Navegación y Comercio de Cabotaje* del año 1918, exigía que los buques argentinos debían

“tener en su tripulación no menos de la cuarta parte argentinos, cuando su porte sea de doscientas a más toneladas, y el número que determine el PE cuando sea inferior a esta cifra” (Artículo 3, inciso c, Ley Nro. 10.606).

Esta cuarta parte era el mínimo indicado por la ley de ese momento. Esta también establecía un *registro obligatorio de marineros* del cual debían servirse las empresas para cubrir el mínimo de marineros. El artículo 4 de la citada norma decía que

“La autoridad competente abrirá un registro de marineros argentinos en disponibilidad, siendo obligatorio para los propietarios de buques de matrícula utilizar ese personal a bordo, hasta llenar la cantidad mínima exigida por la presente ley. La disposición contenida en el inciso c) del artículo anterior sólo será aplicable cuando existan marineros argentinos inscriptos, pudiendo en caso contrario, ser sustituidos con los de otras nacionalidades, pero en este caso, se dejará en el rol la debida constancia.”²⁴⁷

El *Decreto Reglamentario de la Ley de Navegación y Comercio de Cabotaje*, del 19 de febrero de 1919, establecía que

“en los buques menores de 200 toneladas deberá ser argentina la mitad de su tripulación, inclusive el patrón. Si el número total de tripulantes no fuera divisible por dos, se aumentará una unidad a la cifra y se partirá por dos” (Art. 4, inciso b, Decreto Reglamentario de la Ley 10.606).

Dado que el grueso de la clase obrera en el país era inmigrante, las disposiciones referentes a las nacionalidades podrían pensarse como una forma de fragmentar la lucha de los trabajadores. En principio, esto no parece haber tenido mayor éxito. Distinta fue la

²⁴⁵ Oribe, F. I., “Derecho Marítimo...”, en *Anales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, Tomo 2, Bs. As., 1912, p. 527.

²⁴⁶ *Ibid.*, p. 78.

²⁴⁷ *Idem.*

situación del registro. Formalmente, hasta acá, aparecía como una intromisión abierta del *Estado* en el *contrato de trabajo*.

El marco jurídico del capitán.

Las naves fluviales y marítimas son explotadas por un sujeto jurídico llamado armador. Éste "es la persona que arma el buque, es decir, que lo provee de todo lo necesario para que pueda navegar y que lo explota empleándolo sea en el transporte de personas o mercancías, sea en la pesca, sea en cualquier otra aplicación. A menudo esa persona es el propietario del buque, así lo supone en general el Código de Comercio y casi todas las legislaciones extranjeras"²⁴⁸.

El primer actor social a tener en cuenta era el *capitán*. Este es el trabajador que dirige y gobierna un buque a cambio de un salario o una porción de los beneficios, a quien toda la tripulación le debe obediencia. El capitán actuaba como "un mandatario del propietario del buque y ejerce esta función en virtud de lo dispuesto por la ley y podría afirmarse (...) que se asemeja a un funcionario, desde que ejerce en el interés público y en virtud de una delegación que tiene de la ley, una parte de la autoridad pública."²⁴⁹

Entre el armador y el capitán se celebraba la compraventa de la mercancía fuerza de trabajo de éste último, o sea, su capacidad para dirigir el buque. Sin embargo, este contrato se le aparecía a la doctrina jurídica como un contrato de mandato. Este acto jurídico se encontraba legislado en los artículos 221 a 231 del Código de Comercio y en los artículos 1869 a 1985, del Código Civil. En el área mercantil, en dicho contrato, "una persona se obliga a administrar uno o más negocios de comercio que otra le encomienda" (art. 221, Cód. Com.).

Aplicado al contrato del capitán, se puede concluir que el armador le daba el poder al capitán para que éste lo represente y gestione la dirección del buque. Dado que el contrato de mandato comercial no se presume gratuito (art. 221, Cód. Com.), se admitía que debía dársele un pago. El carácter complejo del trabajo que debía realizar el capitán, que se materializaba en una mercancía especial, tenía una forma contractual diferente al resto de la tripulación. El carácter mismo de sus funciones, lo hacía aparecer como un representante de la burguesía, como una extensión jurídica de ella en el proceso de trabajo. A partir de este lugar especial que ocupaba el capitán, la ley le concedía

"funciones de jurisdicción especial con respecto a la policía marítima y al orden público. Debe, además, ejecutar otras funciones de orden privado, para poner el buque en estado de navegar, para llenar todas las medidas que prescribe la administración del navío y en interés de la expedición, en el recibo y buen arrumaje de la carga (...) Durante la navegación, el capitán tiene el mando supremo del buque, y debe también la ley fijar las normas con respecto a las condiciones en que debe ejercer ese poder"²⁵⁰

Debido a que la finalidad del buque es llegar a puerto con su carga y/o pasajeros con éxito, el capitán es responsable directo de que esta finalidad se cumpla, porque para ello fue contratado. Por ello, debía reunir personas de confianza y con la pericia y disciplina necesarias para cumplir el cometido de la empresa. Entonces, la ley mercantil en el art. 907, imponía que el capitán elegía y ajustaba los oficiales, marineros y demás hombres del

²⁴⁸ *Idem*.

²⁴⁹ *Ibíd.*, p. 196.

²⁵⁰ *Ibíd.*, p. 197.

equipaje, y se reservaba el poder de despedirlos en los casos que fuera justificado. Debía actuar con acuerdo del armador o consignatario del buque, si estos se hallaran presentes. De no estar presente el armador, podía actuar sin necesidad de acordarlo directamente con él.

“Esta es una deferencia justa hacia el propietario o armador, desde que, si bien es natural que el capitán o representante tenga facultad de obrar libremente en su ausencia, en caso de encontrarse presentes, debe acordar con ellos los nombramientos, tanto más cuanto que, como titulares de la empresa, deben responder por los hechos del equipaje.”²⁵¹

Era el capitán quien decidía qué obreros formaban parte de la tripulación, jurídicamente hablando. El armador sólo tenía *derecho de veto*.

El sentido jurídico de esta situación era que no se podía obligar al capitán a tener una tripulación “que no sea de su satisfacción, siendo además, el capitán único responsable sí, al emprender el viaje, el buque no estuviese provisto de la tripulación necesaria (artículo 907).”²⁵²

Como veremos más adelante, en la práctica, esta facultad del capitán, e incluso el derecho de veto del armador, se veían fuertemente restringido por el poder de la FOM.

El marco jurídico de otros sujetos.

Los prácticos eran también conocidos como pilotos lemanes. Eran aquellos trabajadores que, por el conocimiento que tenían de los lugares y el hábito de navegar en ellos, utilizan su competencia auxiliando la navegación en los ríos y entrada de los puertos. Su trabajo se hallaba precisado, en el caso de la Capital Federal, a partir del artículo 7 del Reglamento del Puerto de la Capital y de La Plata, de julio de 1908.

En cambio, los baqueanos eran los que tenían a su cargo el pilotaje de los buques que navegan los ríos interiores. Eran “patentados por la prefectura marítima después de llenar las formalidades que {establecían} el reglamento de baqueanos y {ejercían} las mismas funciones con los mismos deberes que los prácticos.”²⁵³

Por otro lado, la situación de los maquinistas era más compleja. Regía por entonces una serie de normas específicas que regulaban la actividad de los maquinistas:

“Las funciones, deberes y responsabilidades del personal de máquinas han sido reglamentadas en la República Argentina por los decretos de 9 de noviembre de 1872, sobre Seguridad de máquinas y calderas de los vapores; de 17 de marzo de 1898 aprobando el Reglamento de maquinistas, segundos de maquinistas y calderas, de acuerdo al proyecto reglamentario de la profesión de maquinistas para los buques de la marina mercante nacional presentado por la Prefectura General de Puertos; de 30 de septiembre de 1905 sobre Servicios de maquinistas de la marina

²⁵¹ *Ibíd.*, pp. 200-201.

²⁵² *Ídem.*

²⁵³ *Ídem.*

mercante; y de 8 de noviembre del mismo año, modificando el artículo 22 del Reglamento de Maquinistas para la marina mercante..”²⁵⁴

Se hacía una distinción entre tres clases de maquinistas, según la complejidad de la nave que pudieran operar. Estaban los maquinistas de primera, de segunda y de tercera. Los primeros eran aquellos que podían encargarse de las máquinas de cualquier nave. El de segunda, en cambio, sólo podía operar máquinas cuya fuerza máxima fuera 450 caballos. Podía ser ayudante de máquinas más poderosas. Finalmente, el maquinista de tercera, operaba máquinas que no excedieran 200 caballos de fuerzas.

Los deberes de los maquinistas y sus sanciones eran muy rigurosos. La doctrina decía que:

“El maquinista deberá tomar el cargo de la máquina con intervención de la autoridad marítima, quien lo hará constar en el libro diario de la Prefectura, debiéndose llenar igual requisito al desembarcar del buque, no podrá abandonar el buque una vez que esté listo para zarpar ni durante el viaje. (...) Las infracciones y falta de cumplimiento de las obligaciones por los maquinistas son castigadas con suspensión parcial o total del cargo, con multa de doscientos pesos o hasta un mes de arresto; y el maquinista que fuere suspendido tres veces quedará inhabilitado para ejercer su profesión”.

Los contraмаestres, para terminar, eran auxiliares del capitán, encargados de maniobrar el buque y dirigir los demás servicios de la tripulación de acuerdo a las directivas del capitán. El Código de Comercio se refería a ellos en los artículos 973 y 974.

Por su parte, la *oficialidad* comprendía a los trabajadores encargados

“de secundar al capitán y de reemplazarlo en caso de necesidad. Según las ordenanzas para buques de comercio argentino, deben llevar un oficial todos aquellos que tengan un tonelaje total inferior a novecientas toneladas, dos los de novecientas a dos mil toneladas y tres los de más de dos mil toneladas... Se incluyen en el cuerpo de oficiales a todo personal superior de máquinas, al comisario que es el que está encargado de la contabilidad de a bordo y todo lo que concierne al servicio de las personas; están también asimilados a oficiales el médico de a bordo y los mecánicos.”²⁵⁵

Los comúnmente llamados *gente de mar* podría clasificarse en *marineros* o personal de cubierta, el *personal de máquinas* y el *personal de servicios*. Si bien el jefe máximo de los marineros era el capitán, el que actuaba directamente como jefe del personal de cubierta era el contraмаestre. El personal de máquina incluía maquinistas, ayudantes, foguistas, carboneros y engrasadores. El jefe directo de ellos es el jefe de máquinas. El personal de servicios estaba “constituido generalmente por los *maitres d’hôtel*, camareros, cocineros, dispenseros, músicos, peluqueros, bañistas, etc.”²⁵⁶

El equipaje acordaba un contrato con el armador, a través del capitán, para realizar los trabajos a bordo. Dicho contrato era llamado *ajuste*. Era

²⁵⁴ Ídem.

²⁵⁵ *Ibíd.*, p. 251.

²⁵⁶ *Ibíd.*, p. 251-252.

“el compromiso que contrae una persona con el propietario o armador para prestar sus servicios en el buque. El artículo 984 del Código de Comercio lo define como el contrato que celebra entre el capitán y los oficiales y gente de la tripulación de un buque, consistente en parte de éstos en *prestar sus servicios para hacer uno o más viajes de mar mediante un salario convenido*, y de parte del capitán en la obligación de hacerles gozar de todo lo que les sea debido en virtud de la estipulación o de la ley.”²⁵⁷

Veamos la naturaleza jurídica de este contrato. Socialmente, el hecho era la compraventa de fuerza de trabajo. Sin embargo, jurídicamente, tomaba la forma de un contrato de locación de servicios, para la mayoría de la opinión doctrinaria de la época.²⁵⁸ La locación de servicios se encontraba regulada en el Código Civil. En ese momento, la lucha de clases en Argentina no había coagulado en una normativa específica de las relaciones laborales. Era normal que los juristas tomaran al *contrato de trabajo* como un contrato de *locación de servicios*.²⁵⁹

Actualmente, existen discusiones en torno a la relación de estas dos formas jurídicas. Pero, podríamos señalar caracteres específicos que tiene el contrato de trabajo y que la locación de servicios no, para dar una idea de la dimensión que esta situación planteaba. El contrato de trabajo tiene como atributo la *dependencia* y esta se manifiesta, a su vez en tres o cuatro formas.²⁶⁰ En primer lugar, la *dependencia jerárquica*, ya que el empleador tiene autoridad sobre el trabajador. En segundo lugar, la *dependencia técnica*, en la medida en que el empleador tenga el conocimiento técnico, el know how, de cómo realizar el proceso productivo y planifique los objetivos de la empresa. En tercer lugar, la *dependencia económica*, ya que el empleador es dueño de los medios de producción y el obrero depende del salario como principal sustento para reproducir su vida y la de su familia. Y, finalmente, la *dependencia jurídica*, en la medida en que la autoridad del empleador para disciplinar está regulada por la ley.

Si aplicáramos al período en análisis la interpretación jurídica imperante hoy, veríamos entonces que la *locación de servicios* de la tripulación con el armador, mediada por el capitán, era un *contrato de trabajo*. Las *dependencias jerárquica y jurídica*, eran claras y se desprenden de la normativa que venimos exponiendo. La dependencia económica, saltaba a la vista al tener en cuenta los sucesivos conflictos por cuestiones salariales por parte de los obreros de la rama.

Finalmente, habría que reflexionar sobre la *dependencia técnica* de la mayoría de los obreros respecto al armador y al capitán. Si bien eran las compañías de navegación las que marcaban el rumbo de los negocios en los que estaban insertos los barcos, eran el capitán y la oficialidad en general, quienes tenían la dirección técnica de las naves y podían garantizar el proceso de trabajo. Por ello, el capitán era responsable jurídicamente de la tripulación

²⁵⁷ *Ibíd.*, pp. 254-255.

²⁵⁸ *Ibíd.*, p. 255.

²⁵⁹ Levaggi, Abelardo, “Historia del derecho argentino del trabajo (1800-2000)”, en *Iushistoria*, Revista Electrónica N° 3, Universidad del Salvador, Buenos Aires, septiembre de 2006.

²⁶⁰ De Diego, Julián A., *Manual del Trabajo y la Seguridad Social*, Lexis Nexis–Abeledo Perrot, Bs. As., 2002, p. 168-169; Esper, Mariano, *Manual de Contratos Civiles y Comerciales*. Parte Especial, Abeledo Perrot, Bs. As., 2011, pp. 337-338.

que elegía. La misma tripulación tenía límites para exigir el pago de salarios, ya que la ley disponía que

*“ningún individuo de la tripulación puede deducir demanda contra el buque o capitán, antes de terminado el viaje, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos (artículo 1016), pero, terminado el viaje, la tripulación tiene derecho a ser pagada dentro de tres días útiles, después de acabada la descarga, con los intereses corrientes en caso de mora (artículo 1017). Si el contrato se celebrase para diversos viajes, los oficiales o individuos de la tripulación podrán exigir sus respectivos sueldos, terminado que sea cada viaje (artículo 1003).”*²⁶¹

La normativa estaba basada en un hecho material. Las disputas abiertas al interior del barco, implicaba el *riesgo* de vida del conjunto de los hombres que estaban a bordo. Llegar al puerto de destino era un hecho que dependía de que cada uno de los hombres cumpliera con eficiencia y disciplina su función concreta. Esta situación generaba que la lucha de clases, que emergía de la explotación en la nave y el puerto, sólo apareciera abiertamente en éste último, antes de emprender el viaje o luego de finalizado el mismo. De allí que la lucha emprendida por diversas fracciones del proletariado, vinculadas al transporte marítimo y fluvial, apareciera en la realidad como la cuestión portuaria. Era el puerto un caldo en ebullición para distintas fracciones de los asalariados argentinos.

La relación laboral sobre la que se asentaba la explotación podría simplificarse e ilustrarse en un tridente de armador-capitán-tripulación en general (incluyendo oficiales, marineros, etc.). Sin embargo, en esta relación hay que agregar otro sujeto, el Estado, comandado por los radicales.

El Estado, la empresa y los juristas.

Tras la finalización de la Primera Guerra Mundial, los países triunfantes comenzaron a darle mayor impulso a la organización internacional a través de conferencias y tratados internacionales. El flujo de capital, mercancías en general y fuerza de trabajo a escala mundial implicaba la necesidad del capital más concentrado de regular las distintas instancias jurídicas que desarrollaban las relaciones mercantiles globales. La participación del Estado y de la burguesía marítima argentina a través de sus representantes técnicos²⁶² en estas instancias de debate permite apreciar qué problemas tenían en la cabeza respecto del trabajo²⁶³ y cómo se los comunicaba a los representantes del capital marítimo mundial.

²⁶¹ Carlomagno, op. cit., p. 273

²⁶² Yrigoyen decretaba el 26 de mayo de 1920: “Artículo 1. Nómbrase Delegado del Gobierno Argentino a la conferencia... a fin de tratar cuestiones relativas a los marinos, al doctor Alfredo Colmo. Art. 2. Designase Delegado en representación de las Asociaciones patronales, al doctor Atilio Dell’Oro Maini. Art. 3., Designase Delegado en representación de las Asociaciones obreras, al señor Pedro Diquatro. Art. 4. Actuará como Asesor Técnico al doctor Alejandro M. Unsaín”, citado en Colmo, Alfredo, *El derecho marítimo obrero...*, op. cit., p. 26-27.

²⁶³ En rigor, también participaban representantes de los obreros. Puede verse al respecto: Caruso, Laura, “Estado, armadores y clase obrera en la argentina de entreguerras: la segunda conferencia de la OIT sobre trabajo marítimo (1920)”, en *Anuario IEHS* 26, Buenos Aires, 2011. Por parte del Estado puede verse Unsaín, Alejandro, “Conferencia Internacional de Génova”, en *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo N° 47*, Imprenta Kosmos, Buenos Aires, 1920; por el lado de los trabajadores, puede verse: Diquatro, Pedro, “La Conferencia Internacional Marítima de Génova y los marinos argentinos”, en *La Unión del Marino*, Buenos Aires, diciembre de 1920.

Los ejes problemáticos eran la jornada de trabajo, la navegación interior, los paros, el trabajo de menores, las paritarias, el seguro y la salud de la tripulación.

En 1920, el gobierno argentino le explicaba a la OIT que no había reglamentación sobre la cantidad de horas de trabajo a bordo, pero que “{en} general el Gobierno Argentino aceptaría hacer extensiva al personal de máquinas la Convención sobre jornada de 8 horas y semana de 48 horas, establecidas en las convenciones votadas en Washington (octubre de 1919) en la Primera Conferencia Internacional del Trabajo.”²⁶⁴

La normativa argentina de aquella época hacía distinción entre el personal de cubierta y el de máquina. Para el caso de la navegación de ultramar:

“{el} artículo 16 de la ordenanza aprobada por decreto de enero 22 de 1916, exige para los barcos de ultramar que, además del capitán, lleven por lo menos un oficial, cuando el porte total sea inferior a 900 toneladas, dos oficiales para los buques de 901 a 2.000 toneladas y tres oficiales para los barcos de un porte mayor a 2.000 toneladas. Cuando el buque tiene menos de tres oficiales guardia el capitán.”²⁶⁵

Para el caso de la navegación de cabotaje, regía una ordenanza del 23 de mayo de 1915 y modificada el 22 de agosto de ese mismo año. Allí se establecían que los vapores de pasajeros con más de 1.000 toneladas, tendría que tener 14 obreros de cubierta, y que los vapores de carga de 1.000 o más tendría que tener 9 hombres de tripulación²⁶⁶. Los vapores de cabotaje para carga con máquinas que desarrollaban hasta 650 C.I., se necesitaban un maquinista de tercera clase, un ayudante de máquinas y un foguista para cada tres hornos y para hacer tres turnos de guardia. Si fueran máquinas más potentes, se requería un maquinista de segunda clase, un maquinista de tercera y un foguista para cada tres hornos y para hacer tres turnos de guardia. Si las máquinas fueran más chicas, como el caso de los vaporcitos y lanchas a vapor, podían navegar con maquinistas prácticos que hubieran aprobado el examen de idoneidad de la Prefectura General de Puertos²⁶⁷.

Para el caso del alojamiento en la marina de cabotaje,

“{los} departamentos... {Debían} ser aireados e iluminados y estar provistos de aparatos de ventilación, destinándose para cada persona 1,25 mts de superficie y 2,50 mts de espacio cuando estén ubicados en el primer entrepiso, y 2 mts cuadrados de superficie y 3 mts cúbicos cuando estén en el segundo entrepunte.”²⁶⁸

La *relación mercantil entre la fuerza de trabajo del marinero* y el capital representado por el armador se daba a partir de un contrato de trabajo, pero que técnicamente no era tal, ya que estaba regido por el Código de Comercio.

La Ley N° 5.291, prohibía

²⁶⁴ Colmo, Alfredo, *El derecho marítimo obrero...*, op. cit., p. 12.

²⁶⁵ *Ibíd.*, p. 13.

²⁶⁶ *Ibíd.*, pp. 13-14.

²⁶⁷ *Ibíd.*, p. 16-17.

²⁶⁸ *Ibíd.*, p. 21.

“el empleo de menores de 16 años en determinadas industrias manufactureras. Su decreto reglamentario de 16 de octubre de 1913 sólo se [refería] a la prohibición de empleo de menores en la carga, descarga y estiba de los buques.”²⁶⁹

Al respecto, el Dr. Colmo contaba que en Argentina

“quien {contrataba} a los marineros es el Capitán del buque, si bien el Armador (o el consignatario en su caso) pueden tener alguna intervención, que prácticamente e desconocida, para oponerse a la admisión entre el personal de cualquiera de los miembros ya contratados por aquel. Pero, el enrolamiento, {tenía} una limitación más general: los marinos tienen que estar inscriptos en el registro que se lleva en la Prefectura, y así estar munidos de la respectiva libreta que contiene los datos de identificación de cada individuo... Por lo que hace al contralor del Estado en los contratos de trabajo de los marinos, aparte del que se acaba de ver respecto de la formación o disolución del contrato mismo, se tiene el relativo a la fiscalización de los papeles correspondientes del buque: el rol de la tripulación, que el Capitán debe hacer visar, entre nosotros, ante los consulados nacionales de los puertos extranjeros a que arribe, y presentar luego en puerto argentino a la respectiva autoridad marítima (la Prefectura)”²⁷⁰

En ocasión de discutirse un código internacional marítimo en 1920, el Estado argentino sostenía que no podían

“merecer aprobación los preceptos que hacen perder sueldos por razón de faltas disciplinarias o por virtud de apresamiento, naufragio, etc...que {extrañaban} generosidad plausible aquellos otros artículos que en caso de enfermedad o muerte de un marino...{aseguraba} el sueldo durante la enfermedad hasta el regreso del buque al puerto de la matrícula, o la hospitalización, asistencia y mantenimiento del enfermo, o una indemnización cuando el marino haya sido mutilado, o, en caso de muerte, los gastos del entierro y el pago de los sueldos a los herederos hasta el día del fallecimiento, o por todo el viaje, según el caso”²⁷¹.

Cuando se discutía la reciprocidad, posición que sostenía que se daría el mismo trato a los marineros extranjero si en su país de origen se les daba el mismo trato a los marineros argentinos, el delegado argentino se opuso sosteniendo que “{el} derecho al trabajo... es inherente a la condición humana y no a la de ciudadanos. De ahí que fuera un derecho, mucho más que un beneficio o favor”²⁷².

A la hora de discutir las horas de trabajo en la navegación mayor, el representante del gobierno de Yrigoyen en la Conferencia Internacional decía:

“sin ser socialista en sentido estricto, propendía a realizar obra democrática y social allí donde encontrara una exigencia que llenar en tal sentido... lo del encarecimiento de los fletes y de la mercadería, lo cual, se afirmaba, redundaría en daño de la misma

²⁶⁹ *Ibíd.*, p. 23. Renglón seguido, ante el vacío legal en nuestro país, Colmo se apuraba en agregar que “{prácticamente}, no trabajaban en nuestros barcos, menores de 14 años”.

²⁷⁰ *Ibíd.*, p. 73.

²⁷¹ *Ibíd.*, p. 75-76.

²⁷² *Ibíd.*, p. 95. Esta posición fue apoyada por Dell 'Oro Maini.

clase proletaria, implicaba un argumento de que se abusaba: con tal criterio, los obreros jamás habrían podido lograr mejora alguna en ninguna industria”²⁷³.

El representante del estado argentino mostraba una clara preocupación de una parte de la burocracia estatal de generar mejores condiciones de trabajo para la fracción marítima de la clase obrera. Así como una porción de la clase obrera argentina había sacado la conclusión de que había que consolidar la organización gremial y sentarse a negociar, esta estrategia para tener éxito debía encontrar eco en miembros del estado y la burguesía nacional.

Si miramos la posición de Atilio Dell ‘Oro Maini, representante de los armadores, en la conferencia internacional, no podía dejar de llamar la atención sobre la necesidad de ponerle frenos a la lucha de los obreros marítimos y, así, recordaba que para

“Argentina, si no por la importancia de su marina mercante, por *la condición de sus puertos y la inquieta vida de su trabajo* fluvial, tenía indiscutible interés en las resoluciones que se adoptaran. En *los conflictos, de que tiene ya larga y provechosa experiencia*, se ha notado siempre la ausencia de los principios y normas superiores que llevan a la solución por los caminos de la concordia y de la justicia.”²⁷⁴

Afirmaba que la aplicación de la Convención en nuestro país tenía

“por objeto limitar a 8 horas diarias y 48 semanales el número de horas de trabajo... el examen de las condiciones del contrato de ajuste y de la defensa contra las consecuencias del paro; la adopción del principio que prohíbe el empleo de menores de 14 años, y, en fin, la posibilidad de establecer un estatuto internacional del trabajo marítimo...”²⁷⁵.

La posición reformista que mostraba el dirigente de la Asociación de Trabajo, llamando a la *conciliación de clases*, no podía ocultar su malestar frente a la organización sindical marítima que se rehusaba a subordinarse a los armadores. Pero, más aún, no podía dejar de criticar al gobierno de Yrigoyen por no reprimir directamente a la FOM:

“Los armadores argentinos han buscado un terreno de conciliación y mutua colaboración, mediante la satisfacción de aquellas aspiraciones que podían contribuir al mejoramiento moral o pecuniario de los obreros. Lo que puede perturbar la marina mercante no es la introducción de principios racionales de trabajo, sino la desarmonía, la acción desorganizada de sindicatos de desorden y sin responsabilidad, la indiferencia de los gobiernos que, so pretexto de imparcialidad, abdican de sus deberes sociales.”²⁷⁶

Como claro representante de la burguesía, Dell ‘Oro tenía claro que explotación pasaba por aumentar la intensidad del trabajo:

²⁷³ *Ibíd.*, pp. 119-120.

²⁷⁴ Dell ‘Oro Maini, Atilio, *Conferencia Internacional de Génova...*, op. cit., pp. 5-6.

²⁷⁵ *Ibíd.*, p. 6.

²⁷⁶ *Ibíd.*, p. 10.

“El término horas de trabajo debe comprender solamente las horas de trabajo efectivo, es decir, el tiempo durante el cual una persona a bordo de un navío está empleada, por orden del capitán, fuera de los locales que le sirven de habitación.”²⁷⁷

Una situación aparentemente contradictoria llama la atención. En sus luchas contra la FOM, era común que los capitales marítimos realizaran cambios de banderas en sus naves para regirse con normativas de otros países. Sin embargo, el señor Dell 'Oro se oponía a la reciprocidad de derechos basándose en la idea de *justicia social y del interés propio del estado*:

“Si recorro al capítulo trece del Tratado de Paz observo en el preámbulo del texto francés, que se propone establecer la paz universal sobre la base de la *justicia social* y que importa sobre todo uniformar las condiciones de trabajo para todo el mundo... Así, la constitución de mi país no hace distinción entre nacionales y extranjeros, la ley marítima sólo exige que un tercio del personal de a bordo, sea personal nacional. Hay un interés nacional a extender estas condiciones a todos los extranjeros, sin consideración de reciprocidad o de no reciprocidad...Pero, además... hice presente que los Estados tienen interés propio y particular en no limitar la protección a su súbditos, dejando a los extranjeros amparados simplemente por una reciprocidad que puede o no existir...”²⁷⁸

Claramente lo que no dice el dirigente de la Asociación del Trabajo es que en Argentina gran parte de la clase obrera era *extranjera*, y el aplicarles normas jurídicas distintas implicaba un *problema técnico* por el hecho de tener qué controlar que norma se le aplica a qué nacionalidad, cuando en un mismo buque podría haber varias nacionalidades. Hubiera dañado la valorización de los capitales de la rama marítima. Por otra parte, esto hubiera alterado los ánimos de la tripulación generando entorpecimiento del trabajo marítimo y un mayor nivel de lucha de los gremios para unificar las condiciones de trabajo. Distinto resultaba el cambio de bandera de un barco, ya que esto cambiaba la regulación jurídica de todo el trabajo marítimo a bordo, sin importar la nacionalidad de cada tripulante.

Dell 'Oro era partidario de que se aprobaran los principios que regirían un estatuto internacional del trabajo marítimo. Sostenía que la relación capital-trabajo en la rama marítima no se reducía sólo al contrato de trabajo, sino que, además, estaba regido por principios de orden público que debían ser fijados. Esta técnica jurídica implica que hay reglas que las partes del contrato no pueden disponer so pena de nulidad. Por ejemplo, en la actualidad es norma de orden público que trabajador no puede renunciar a sus derechos.

El establecimiento de principios de orden público podía beneficiar a los obreros, pero también podía perjudicarlos, dependiendo de qué contenido tuviera ese orden público. El dirigente decía:

“aun cuando se llegue a permitir la huelga en ellos, debe hallarse reglamentado de tal manera, que no perjudique los intereses de terceros... Por definición, la marina mercante, y más especialmente el cabotaje, son un servicio público.”²⁷⁹

Si se postulaba que fuera de orden público que el alojamiento de los marineros tuviera cierta superficie, podría beneficiarlos. Pero, si se establecía como “principio de orden público

²⁷⁷ *Ibíd.*, p. 11.

²⁷⁸ *Ibíd.*, p. 20.

²⁷⁹ *Ibíd.*, pp. 38-39.

que un barco no debe ser abandonado en el extranjero por su tripulación”²⁸⁰, por ejemplo, podía limitar el derecho a huelga y boicot solidario. La limitación de las luchas obreras iba de la mano de considerar al transporte marítimo un servicio de orden público. Esta posibilidad de limitar la lucha obrera, podría ser una de las causas de la insistencia del dirigente patronal en fijar principios del orden público laboral marítimo:

“Ahora bien, es condición indispensable, para el logro de ese mejoramiento de la clase obrera marítima, establecer el acuerdo... sobre aquellos principios esenciales que afectan a la organización misma del trabajo. Sin ellos, no hay paz en las relaciones profesionales... Con respecto a los principios del contrato y de la disciplina, los armadores argentinos sostienen la absoluta igualdad jurídica en el sentido de la libertad de contratación e igualdad de sanciones para las partes por incumplimiento de sus obligaciones. Entienden, además, que el contrato no es asimilable a los de las demás industrias...por cuanto la navegación es un servicio de orden público...que imprime al contrato características peculiares. Dicho concepto lo ha establecido el gobierno en un decreto de 21 de marzo de 1918.”²⁸¹

Respecto a este decreto, sostenía que

“establecía que el servicio de transporte fluvial es un servicio público equiparado al de FFCC...si al transportador no le es permitido negar su servicio a cualquiera que en las condiciones legales se los requiera, mucho menos ha de ser tolerado a los que están subordinados a aquel por una relación jurídica de prestación de trabajo. Ambos por igual, armadores y tripulantes, están sometidos a las cláusulas de orden público, en interés de la sociedad, y pueden ser objeto de sanciones penales...”²⁸²

El malestar de la burguesía marítima a través de su vocero no se dejaba ocultar, aún so pena de falsear el propio derecho que lo rige. Los decretos del poder ejecutivo pueden reglamentar leyes u organizar su propia estructura interna. Pero, no pueden legislar por sí mismo y si lo hiciera, su aplicabilidad, depende de las relaciones de fuerza para implementarlo. Pero, además, los fundamentos jurídicos prohibían que se sancionara penalmente a partir de decretos. De allí que la burguesía marítima necesitara que el estado aprobara una ley al respecto, o, firmara un tratado internacional que impusiera dicha regulación.²⁸³

Sin embargo, el verdadero problema que la burguesía marítima veía en la FOM era el poder del gremio marítimo de controlar el proceso de trabajo a bordo. De allí que Dell 'Oro enfatizara que una vez concedidas a través de las huelgas marítimas:

“las mejoras solicitadas y sin que medie ninguna petición relacionada con su bienestar, los sindicatos marítimos prosiguen su lucha, para reivindicar para sí, el derecho de controlar directamente la navegación, negando acceso al libre trabajo, al obrero que no haga profesión de sus principios, e impidiendo por cualquier medio, el transporte

²⁸⁰ *Ibíd.*, p. 31.

²⁸¹ *Ibíd.*, p. 35.

²⁸² *Ibíd.*, p. 39.

²⁸³ “Las Asociaciones patronales deben desplegar una acción intensa en este sentido para que el Congreso sancione sin tardanza las leyes que consagren estas soluciones”, *Ibíd.*, p. 42.

de mercaderías provenientes de firmas boicoteadas...afectan a terceros, atacan más abiertamente al interés público...²⁸⁴

La estrategia de la burguesía marítima era limitar el derecho a huelga, prohibir el boicot como forma de lucha y eliminar el monopolio gremial del contralor sobre la disposición de fuerza de trabajo para debilitar a la FOM. Es menester entonces, analizar los decretos de oficialización de Yrigoyen.

²⁸⁴ *Ibíd.*, p. 38.

CAPÍTULO 6. ESTADO, DECRETOS Y CONFLICTO.

El objetivo de este capítulo es analizar si los decretos de oficialización que emitiera Yrigoyen a partir de 1919 tuvieron como consecuencia el afianzamiento del poder de contralor de la FOM sobre el trabajo marítimo, consolidándola como un monopolio sindical de representación y negociación.

El escenario.

Una vez aprobada la ley Sáenz Peña en 1912, el régimen político cambió y obligó a una reconfiguración de los partidos. El Partido Demócrata Progresista no pudo unificar a las fuerzas conservadoras y en las presidenciales de 1916, se impuso la UCR con Yrigoyen, desatando una crisis al interior de los grupos tradicionales, que tenían mayoría en el Congreso de la Nación.^{285 286}

El primer gobierno radical atravesó al menos cuatro debilidades que queremos explicitar, a los fines de este trabajo y, en especial, de este capítulo. La primera fue *institucional*, ya que no controlaba el poder legislativo, ni el poder judicial ni a los gobernadores ni las fuerzas armadas.²⁸⁷ La segunda debilidad era el conjunto de *restricciones* que había impuesto de la Primera Guerra Mundial, al menos en los primeros meses, y, en especial, la crisis *económica* de 1921.²⁸⁸ Luego, está la debilidad *geopolítica*, tuvo que hacer frente al contexto de la revolución rusa y el ascenso del bolchevismo en un contexto nacional de posterior a 1916 de auge del conflicto sindical y con la memoria fresca de las andanzas del anarquismo. No es de sorprender que entonces debiera hacer pata en el seno del movimiento obrero, en especial con los sindicalistas que controlaban los gremios claves en la estructura económica.²⁸⁹ Esto dio lugar a la última debilidad que queremos mencionar. Durante enero de 1919 se produjo la huelga general conocida como la *Semana Trágica*, donde el Estado reprimió fuertemente, en especial, al anarquismo, en un contexto mediático que veía fantasmas comunistas por todos lados. El año 1919, que es cuando se suceden gran parte de las regulaciones que vamos a analizar a continuación, están marcadas por este contexto, en el cual, tras haber reprimido a una parte del movimiento obrero, el Gobierno también debe negociar con aquella que ha tenido como aliada sin poner en riesgo la economía.²⁹⁰

Para 1917, la situación económica por la Guerra Mundial estaba cambiando para Argentina. El ciclo de la lucha de clases se había iniciado a fines del año anterior. Ante la conflictividad sindical, el Estado comenzó a intervenir sobre el trabajo del puerto, centralizando la oferta de trabajo a través de los decretos de oficialización. La Aduana acrecentó poder y aumentaron los requisitos económicos para los capitales privados que operaban. Dicha situación, por la conexidad contractual con otras empresas vinculadas al

²⁸⁵ Persello, Ana Virginia, "Los gobiernos radicales: debate institucional y práctica política", en Falcón, Ricardo, *Nueva Historia Argentina*, Tomo 6, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000, pp. 65 y 66.

²⁸⁶ Hemos reelaborado partes de nuestro trabajo Villena, *Lucha de clases...*, op. cit., en el presente acápite.

²⁸⁷ Mustapic, Ana María, "Conflictos institucionales durante el primer gobierno radical: 1916-1922", en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, No. 93 (Apr. - jun., 1984), pp. 85-108.; Rock, David, *El radicalismo argentino*, Amorrortu editores, Buenos Aires, 2001, Capítulo 5.

²⁸⁸ Gerchunoff, op. cit.; Rock, op. cit., Capítulo 9.

²⁸⁹ Sartelli, Eduardo, "Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-1922)", en *Razón y Revolución*, N° 2, Buenos Aires, 1996.

²⁹⁰ Rock, op. cit., Capítulos 7 y 9.

tráfico de mercancías, expandía sus efectos, generando malestar en quienes los dirigían. Quizás el más llamativo de estos hechos haya sido el formal control estatal sobre el negocio de los capitales individuales que solicitaban el servicio oficializado frente la conflictividad sindical.

Como ya lo indicamos más arriba cuando hablábamos de los capitanes, la ley de comercio de cabotaje de fines del año 1918 y su decreto reglamentario, le daban al Estado, a través de la Prefectura General Marítima la potestad para abrir un *registro* de marineros argentinos que debían ser incluidos en las tripulaciones de los buques, entre otros poderes.

Igualmente, el decreto del 6 de mayo de 1918, que centralizaba los servicios de conservación de los puertos de la Capital Federal y de La Plata en la Dirección General de Obras Hidráulicas en lo fluvial, y en la Dirección de los Puertos de la Capital y La Plata, en lo terrestre, consideraba que el art. 11 de la Ley de Presupuesto facultaba "al PE a organizar los servicios del puerto de la Capital y La Plata, en forma de facilitar la explotación económica de los mismos".

Este registro estatal de los marineros, entre otras categorías de trabajadores, en la práctica fue usado por la FOM para imponer que el trabajo fuera realizado sólo por obreros federados. El Gobierno Nacional, en los hechos, al controlar los registros, en alianza con el gremio, permitió que los sindicalistas pudieran fortalecer su posición negociadora. De allí, que los empresarios pidieran a los gritos la libertad de trabajo.

Decreto del 22 de febrero de 1919.

Ante la interrupción constante de los transportes fluviales y marítimos, el Estado intentó regularizarlos para garantizar las importaciones y las exportaciones. Así consideró:

"Que, desde que se inició el conflicto el PE ha realizado consecutivas gestiones conciliatorias para obtener un advenimiento directo entre las asociaciones afectadas por el mismo las que después de llegar a un convenio por intermedio del Ministerio de Marina, plantearon nuevas divergencias;

Que, en tal situación, el Ministerio de Marina ofreció oportunamente al Centro de Navegación Transatlántica, que no se hallaba afectado directamente por las causas del conflicto según su propia comunicación pasada al Ministerio de Obras Públicas y en especial de Marina, de fecha 8 de enero ppdo., todos los elementos necesarios para que los vapores de ultramar adecuaran sus operaciones portuarias;

Que, declinado su ofrecimiento, el país ha seguido soportando las perjudiciales consecuencias de las suspensiones en las importaciones y exportaciones, haciéndose así incapaz el concurso del gobierno para allanar las nuevas dificultades suscitadas;

Que, ante una situación tan gravosa para los intereses del país, sin que toda la acción ejercitada por el gobierno haya podido dar solución al conflicto producido, corresponde dictar medidas de emergencia, tendientes a regularizar los servicios portuarios suspendidos..."²⁹¹

²⁹¹ De aquí en adelante, las citas normativas son extraídas del *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo de 20 de febrero de 1922* (BSAT), y, de Lucena, Alberto y César Villena, "La batalla por el puerto

Ante la paralización del comercio exterior, el Estado había propuesto prestar la fuerza de trabajo para que las naves de ultramar pudieran operar en el puerto. Pero, el Centro de Navegación Transatlántica rechazó el ofrecimiento. Ante los perjuicios que esto seguía ocasionado, el Gobierno Nacional decretó que:

“Artículo 1^a. Autorízase al Ministerio de Obras Públicas y al Ministerio de Marina, para que, por intermedio de la Dirección General de Puertos, provean por cuenta de los interesados que los soliciten todo el personal necesario para tripular los buques de cabotaje, lanchas y remolcadores, peones para estiba, desestiba, carga y descarga de todos los productos y mercaderías en los puertos de la República y en las barracas o depósitos anexos. Cuando el solicitante lo requiera, el personal... para tales servicios, bajo la responsabilidad de las reparticiones referidas, se pondrá a las órdenes de los capitanes, patronos, contratistas o capataces debidamente autorizados por sus principales.

Art. 2^a. Los sueldos, salarios, horarios y extras para el personal embarcado, así como para los estibadores y peones serán los que actualmente rigen, debidamente controlados por la Dirección General de Obras Hidráulicas y por la Prefectura General de Puerto, respectivamente.

Art. 3^a. Formarán parte del personal obrero, en los puertos, tanto para el servicio oficial como para el particular los que se hayan inscriptos a ese efecto en un registro especial que funcionará en lo que se refiere a los obreros del puerto, de acuerdo con lo que disponga la Dirección General de Obras Hidráulicas, y en lo que se refiere al personal embarcado de acuerdo con la Prefectura General de Puertos. Las inscripciones deberán ser acordadas en el día y cuando esto no sea posible se acordará a los solicitantes una autorización provisional que los habilite a prestar sus servicios.

Art. 4^a. La Dirección General de Obras Hidráulicas y la Prefectura General de Puertos organizará el personal oficial y particular en los puertos, de modo que los reglamentos de disciplina vigentes sean cumplidos y que las órdenes respecto a cargas y descargas de mercaderías sean ejecutadas convenientemente, a cuyo efecto se aplicarán los reglamentos que rigen para la misma Dirección General de Obras Hidráulicas, aprobados por las resoluciones ministeriales del 24 de junio de 1915 y por las ordenanzas de la Prefectura General de Puertos.

Art. 5^a. Autorízase a los Ministerios de Obras Públicas y de Marina para efectuar los gastos que requieran este decreto, los que se atenderán con los ingresos que por este concepto se produzcan y que se acreditarán a una cuenta especial que abrirá la Contaduría General de la Nación...”

La norma dictada por el Poder Ejecutivo nacional nos permite advertir una serie de hechos sobresalientes para el posterior desarrollo de la lucha sindical y la elaboración de nuevos decretos de oficialización.

de Buenos Aires. La Asociación del Trabajo frente a la Federación Obrera Marítima (1918-1921)”, en *XIV Jornadas Interescuelas de Historia*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2 al 5 de octubre de 2013.

En primer lugar, el estado se comprometía a facilitar fuerza de trabajo a través de los Ministerios de Obras Públicas y de Marina, que actuaban como autoridades de aplicación. La fuerza de trabajo en este caso en particular estaba conformada por marineros y demás tripulación, peones para estiba y carga en puertos, barracas y depósitos dentro del país.

En segundo lugar, la oferta estatal de esa fuerza de trabajo estaba mediada por un registro especial de inscripción en el puerto, regulado por las normas de la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) y la Prefectura General del Puerto. Las inscripciones eran diarias y en los casos en que el trabajo necesitara algún requisito extra, la autorización para trabajar era provisional.

Por último, eran Prefectura y Obras Públicas las encargadas de organizar el trabajo en el puerto, y supervisar que se cumplieran las normas de trabajo exigidas. Los Ministerios involucrados recuperarían las inversiones realizadas, para cumplir con el decreto, de los ingresos que los negocios donde interviniera generaran.

Asimismo, pareciera haber una contradicción en la norma del 22 de febrero. Si se lee bien, en relación al salario de la tripulación, éste estaba controlado por la DGOP. El pago a los estibadores, por la Prefectura (conforme art. 2). Pero, en cuanto al registro especial de obreros (art. 3), la tripulación (personal embarcado) era menester de la Prefectura. En cambio, sobre los estibadores y peones (obrerros del puerto), eran registrados por la DGOP. Puede ser que haya debido a un error de redacción y no de fondo.

Las condiciones salariales y, sobre todo, las inscripciones de los obreros portuarios y marítimos, eran controladas por estas oficinas del Poder Ejecutivo Nacional (PEN). *Formalmente, era el estado quien monopolizaba la oferta de fuerza de trabajo en el puerto, en sentido amplio. Pero, en términos reales, ¿era así? Cuando se mira el proceso concreto de trabajo, pareciera más bien que era el sindicato quién se imponía en este control de la fuerza de trabajo por la relación de fuerzas en el lugar de trabajo.*

El gobierno a cargo del PEN, que tenía una alianza de hecho con la FOM desde 1916, no podía reconocerle a la organización sindical tal poder en el plano formal, pues, actuaba como representante general, en un escenario interno de debilidad institucional y en un contexto internacional sensible por el ascenso del comunismo. En cambio, si puede dotarse de un instrumento jurídico general, a través del decreto, para encubrir una realidad social cotidiana diferente de la que reglamenta.

Así es que, la norma nada dice sobre cómo cada uno de estas oficinas tomaba sus decisiones. Los directores de estas oficinas podían decidir mediante negociaciones con el sindicato, por el simple hecho de que este tenía la fuerza para hacerlo dentro de las naves, del puerto y sus alrededores.

La norma indica que la inscripción sería diaria, pudiendo darse autorizaciones provisionales para prestar servicios (art. 3). Pero, ¿esto qué significa? La amplitud de la generalidad de la letra del decreto permite una amplia gama de posibilidades de decisiones, omisiones y acciones sobre quién debía trabajar y cómo se regulaba en los hechos. Cuando el decreto señala que las oficinas organizarían el personal, el cómo de esta organización cotidiana queda en blanco, a criterio de quién efectivamente estaba en el puerto.

A pesar de este decreto, las tareas portuarias y marítimas continuaban interrumpiéndose por el no pago de salarios. Así, el estado decidió reafirmar la política de este decreto, especificando más las medidas. Lo vemos a continuación.

Decreto del 15 de marzo de 1919.

Para marzo del `19, las operaciones portuarias seguían interrumpiéndose, de allí que el Gobierno Nacional considerara nuevamente intervenir:

“el PE puso desde el primer instante el más insistente empeño en procura de una solución definitiva y armónica de los intereses en conflicto;

...esa intervención así ejercida dio por resultado que ambas partes declinaran de las principales exigencias del conflicto, quedando por fin reducidas las divergencias al pago de sueldos y salarios del personal marítimo;

...después de todos los esfuerzos realizados y agotados, todos los medios para lograr una solución directa, radicando la divergencia entre obreros y patrones en una comisión de derecho común, como lo es la procedencia del pago de haberes que reclaman los primeros, y no pudiendo resolvería por sí el PE desde que ella escapa a la órbita de sus facultades y no siendo posible, por otra parte, prolongar por más tiempo un estado de cosas que afecta profundamente a los intereses más vitales del país, en tanto se sanciona la ley oficializando las operaciones portuarias, cuyo proyecto enviará oportunamente el PE al H. Congreso, el PE en mérito de esas consideraciones, en acuerdo de Ministros...”

Ante la lucha por el aumento de salarios y su consiguiente paralización de tareas, el Gobierno Nacional decretó:

“Artículo 1°. La Aduana de la Capital procederá a efectuar de inmediato y con carácter provisional, todos los servicios de carga y descarga a los buques que presenten su documentación.

Artículo 2°. Al objeto indicado en el artículo anterior, la Aduana empleará los elementos mecánico fiscales sin cargo adicional alguno, utilizando, además, los remolcadores y el material que puedan suministrarle los Departamentos de Marina y Obras Públicas.

Art. 3ª. Estos servicios se verificarán con sujeción a las tarifas que actualmente aplican los Contratistas particulares a los Agentes Marítimos.

Artículo 4º: De la misma manera, los jornales serán remunerados en la forma que determinan las tarifas últimamente convenidas entre armadores y obreros.

Artículo 5. Queda facultada la Aduana de la Capital para percibir de los Armadores el importe de esos servicios y abonar los sueldos y jornales respectivos al personal y obreros que ocupen en los mismos.

Artículo 6°. Los Capitanes de buques de ultramar o embarcaciones de cabotaje o sus Agentes o Armadores, en su caso, que recusaren iniciar las operaciones de carga y descarga dentro de los términos establecidos en las Ordenanzas de Aduana, serán intimados para que de acuerdo con las mismas abandonen los Puertos o Radas interiores en los plazos perentorios que la ley conceda.

Artículo 7^a. Los obreros que ocupe la Aduana de la Capital en las operaciones referidas, tendrán todos los beneficios que acuerda la ley nacional de accidentes del trabajo.

Artículo 8. La Aduana de la Capital fiscalizará el funcionamiento de las cocinas económicas instaladas en el Puerto de la Capital.

Artículo 9°. Los gastos que demande el presente acuerdo, en su ejecución, serán imputados al mismo.

Artículo 10^a. Deróguense todas las disposiciones administrativas que se opongan a la inmediata ejecución del presente.

Artículo 11^a. Remítase copia legalizada del presente acuerdo a los señores Agentes Consulares de la República en el exterior, a fin de que den conocimiento a las Compañías de navegación”.

El decreto del 15 de marzo, reglamentaba el trabajo de cargadores. La Aduana tenía la capacidad jurídica de percibir de los armadores el importe de los servicios de carga y descarga y la posibilidad de abonar el salario. Además, se decretaba el castigo a aquellos capitales que mediante sus armadores o capitanes hubieran recusado iniciar la carga y descarga de acuerdo a las disposiciones de la Aduana, al obligarlos a abandonar los puertos o radas interiores. Todos los gastos estatales que demandaba la oficialización serían imputados a los capitales privados involucrados.

Por otro lado, era la Aduana de Buenos Aires la que pasaba a centralizar la oficialización de los servicios portuarios y se hacía mención a las “cocinas económicas”, lugares donde el estado supervisaba que la fuerza de trabajo completara su dieta. Esto no es sorprendente, ya que, en las grandes huelgas de los marítimos, el gremio creaba un restaurante obrero con el fin de mantener alimentados a los huelguistas.

Asimismo, se les daba traslado de una copia legalizada del decreto a los agentes consulares que Argentina tenía en el extranjero. Esto marca la intensión del gobierno de mantenerse conectado con otros gobiernos para que los capitales de esos países supieran de la nueva norma en vigor. La importancia de este hecho radica en que, las huelgas marítimas argentinas solían despertar la solidaridad internacional, especialmente, de los gremios marítimos de Paraguay y Uruguay.

Pero veamos un poco más en profundidad la norma del 15 de marzo en comparación con la del 22 de febrero. ¿Por qué, si el decreto anterior ya regulaba que el estado controlaría la fuerza de trabajo, el puerto seguía paralizado?

A nuestro entender, en los hechos no era el Estado a través de sus oficinas el que tenía el contralor de la masa de obreros de la rama. De haberlo tenido, al pagar salarios y organizarla, hubiera podido contratar otros obreros, como lo haría la Asociación del Trabajo, quien suministraba trabajadores no federados a las empresas en conflicto. El claro problema es que queda pendiente pensar si el estado no pudo o no quiso evitar esta situación, atacando al sindicato. La alianza entre Yrigoyen y la FOM no deja de ser un dato a considerar.

Pero, sigamos. Lo nuevo del decreto de 15/03/19 era que una porción importante de la fuerza de trabajo de carga y descarga quedaba formalmente centralizada en la Aduana de Buenos Aires. Esta podía centralizar y organizar el pago de salarios, que las empresas

debían poner a su disposición, en concepto de pago de servicios de carga y descarga. Con el decreto del 22 de febrero se habían formalizado el cabotaje de ultramar. La razón de esta regulación obedece al hecho de que la FOM llevaba a cabo boicots cuando la carga y descarga la realizaban asalariados no afiliados. Era una de las formas de solidaridad que hacían a su poder. No obstante, a los trece días sale el decreto del 28 de marzo. Veamos de qué se trata.

Decreto del 28 de marzo de 1919.

Como lo indicábamos, a los pocos días, el Gobierno Nacional se vio en la necesidad de ampliar el abanico que cubrían los decretos, aun cuando formalmente, como veremos en seguida, ya estaba cubierto por las normas citadas más arriba. La exposición de motivos de este nuevo decreto decía que:

“Habiéndose formalizado el movimiento de carga y descarga de buques de ultramar, como una consecuencia de las medidas adoptadas por el PE en su Decreto de fecha 15 del corriente, y considerando:

Que, estas operaciones deben extenderse también a las que realizan las embarcaciones mayores y menores del cabotaje nacional, con todas las condiciones de un servicio público,

Que, consultando los considerables intereses afectados por la paralización de sus servicios, y de sus causas determinantes, corresponde al Gobierno eliminar todos los inconvenientes que se opongan a su regularización”

Fue así que, el Poder Ejecutivo Nacional, impuso el siguiente decreto:

“Artículo 1°. {Se oficializan} los servicios del cabotaje nacional, debiendo la Aduana de la Capital, secundada por la Prefectura General de Puertos, suministrar el personal de a bordo de los vapores, buques, lanchas y demás embarcaciones, de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio.

Artículo 2°. Los Agente, Compañías y Propietarios de Embarcaciones del Cabotaje, pasarán un memorándum a la Aduana de la Capital, dentro del plazo de cuarenta y ocho horas, determinando el trabajo de las embarcaciones mayores y menores de bandera nacional y su conformidad con las tarifas convenidas últimamente entre las Empresas y su personal para el pago de este último.

Artículo 3°. Toda operación que se realice con el trabajo del buque o embarcaciones, carga, descarga, alije o trasbordo y reembarco, se entiende comprendida en este Decreto.

Artículo 4^a. Estará a cargo de las Compañías o Agentes el cobro de los fletes respectivos en los buques o embarcaciones de su propiedad.

Artículo 5^a. Autorízase a la Aduana de la Capital, para que abone los jornales por los días del mes de febrero que se adeuden a las tripulaciones, imputándose este gasto a la Cuenta de Servicios Portuarios.

Artículo 6^a. Los Propietarios o Agentes deberán depositar el importe de los sueldos de sus respectivas tripulaciones antes del 25 de cada mes en la Sucursal N^o 11 del

Banco de la Nación Argentina, cuenta TRIPULACIONES OFICIALES, que al efecto se abrirá a la orden de la Administración de la Aduana, debiendo esta repartición librar directamente la orden de pago.

Artículo 7°. Autorízase a la Aduana de la Capital a emplear de inmediato las embarcaciones fiscales para el alije de mercadería de los buques mayores, como para toda operación en el Puerto de la Capital.

Artículo 8°. Autorízase a la misma repartición para que adopte todas las medidas conducentes al mejor cumplimiento de este Decreto”.

El decreto del 28 de marzo confirmaba una supuesta extensión de los efectos jurídicos de la oficialización que veníamos observando. Extendía la oficialización al grueso de la fuerza de trabajo del puerto de Buenos Aires. Allí enumera: tripulaciones de cabotaje, lanchas y remolcadores, estibadores y cargadores. Por consiguiente, el decreto aparece como ensanchando sus efectos a aquellos capitales privados que empleaban dichos trabajadores. Va de suyo que se confirmaba el rol central de la Aduana.

La norma hacía ímpetu en que la oficialización abarcara a todas las tareas de embarcaciones mayores y menores, y les daba el carácter de *servicio público*. La Aduana, y en segundo lugar la Prefectura, tenían la obligación de suministrar el personal de a bordo de todas las embarcaciones. Los capitales que operaban en la rama estaban obligados a entregarle a la Aduana de Buenos Aires un memorándum donde se determinara el trabajo de las embarcaciones y a darle su conformidad con las tarifas negociadas para el pago de los obreros. De esta manera, el pago del salario se hacía bajo la intermediación de la Aduana.

Para no dejar dudas sobre su alcance, el decreto volvía a insistir que envolvía a toda operación que se realizara con el trabajo de embarcaciones, cargas, descargas, alije, trasbordo y reembarco. O sea, sus efectos legales involucraban a casi la totalidad de la fuerza de trabajo del área portuaria. Va de suyo que la función de la Aduana era garantizar que el proceso productivo en el Puerto de Buenos Aires no se detuviera.

Evidentemente, había una necesidad política para especificar medidas en torno a la carga y descarga de mercaderías, centralizándolas en la Aduana, ya que las otras oficinas no parecían poder cumplir esa tarea, aunque ignoramos por qué. El decreto del 22 de febrero no lograba evitar la paralización del puerto y las naves. No cumplían su cometido la DGOH ni la Prefectura. Según la exposición de motivos del decreto del 28/03, así sucedió.

Además, cuando se mira el decreto del 15 /03, no hacía ninguna referencia a que sus efectos abarcarían sólo al cabotaje de ultramar. Explícitamente, la norma englobaba a todos los servicios de carga y descarga, sin diferenciación alguna. Ya el decreto del 22/02 abarcaba a todos los trabajos de la rama también. Ante este hecho se nos hace presente que el decreto del 15/03 sólo habría tenido efecto práctico sobre las empresas de ultramar, razón por la cual se necesitó un nuevo decreto, el del 28 de marzo, para indicar particularmente al cabotaje nacional, aun cuando ya estaba comprendido en los decretos anteriores.

Si el estado mediante distintas oficinas no había podido garantizar a pleno el suministro de fuerzas de trabajo, es porque no tenía esa capacidad. La única organización que podía paralizar el cabotaje o ponerlo en movimiento era la FOM. Razón por la cual, creemos que el creciente protagonismo del Estado escondía en realidad el creciente poder fáctico de la organización de los obreros marítimos.

En este sentido, es preciso marcar un elemento que no salta a primera vista tampoco. La negociación colectiva del contrato de trabajo tiene dos polos, el capital, expresado en sus representantes, por ejemplo, el gerente de Mihanovich, y la clase obrera, representada por la dirección sindical. En esta relación aparecía como mediación el Estado. Sin embargo, en los decretos, la figura de la representación privada del capital en la negociación laboral aparecía desdibujada. La relación marcada era sindicato- estado, a través de la aduana. Recién, después de dada esta relación, podía darse la relación estado-empresas por la provisión de mano de obra.

Decreto del 26 de mayo de 1919.

En otro orden de cosas, los capitales que suministraban el servicio de estiba y carga en la rama marítima habían solicitado al Estado hacerse cargo por sí mismos de la contratación de la mano de obra:

“Vista la presentación de la Sociedad de Contratistas Estibadores y Cargadores Marítimos, pidiendo se les permita tomar a su cargo los trabajos de estiba, desestiba, carga y descarga de los buques de ultramar que operan en el Puerto de la Capital, comprometiéndose a abonar los jornales y salarios aceptados por la Aduana y a cubrir el importe de los gastos ocasionados al gobierno con motivo de la oficialización de los servicios portuarios...”

Así, el estado evaluó lo siguiente:

“Que la Aduana de la Capital, autorizada por el decreto del 15 de marzo último, para efectuar con carácter provisorio los servicios de referencia, considera que puede encomendarse la realización de esos servicios a las empresas particulares que se sometan a las condiciones que indica;

Que las condiciones propuestas por la Aduana servirán para garantizar el cumplimiento de los compromisos que contraigan las mencionadas empresas”

Fue entonces que el Gobierno Nacional decretó que.

“Artículo 1^a. Queda facultada la Administración de la Aduana de la Capital para convenir con empresas particulares la ejecución de los servicios de carga, descarga de buques en el puerto, bajo las siguientes condiciones:

- a) Las empresas o particulares que quieren efectuar las operaciones de carga o descarga de buques, se inscribirán en la Aduana de la Capital.
- b) Las empresas solicitantes se comprometerán a indemnizar al Estado los gastos que hubiere ocasionado la oficialización de los servicios portuarios, ya sean de inmediato o destinando la suma de dos centavos por tonelada de importación o exportación que manipulen, hasta cubrir lo invertido por el fisco, de acuerdo con la liquidación definitiva que practicara la mencionada Aduana.
- c) Los solicitantes costearán los gastos mensuales que demande el sostenimiento de la dirección de los servicios portuarios, mientras sea

necesario el contrato de las operaciones de carga y descarga para la fiel percepción de la proporción a que se refiere el inciso b).

d) Respetarán los solicitantes, los salarios o jornales que abona actualmente a los capataces y estibadores la administración de la Aduana de la Capital”.

Parece desprenderse de estas notas que el decreto del 26 de mayo de 1919 era la respuesta del Estado ante la solicitud de capitales privados para realizar directamente y, por su cuenta, tareas de estiba y carga-descarga. Va de suyo que la Aduana exponía todo su poder de control sobre la actividad de estos capitales al exigirles inscripción, indemnizaciones, gastos administrativos de la misma y la obligación de pagar salarios ya fijados.

Por su parte, las empresas particulares podían convenir con la Aduana los servicios de carga y descarga de los buques mediante los requisitos de inscribirse previamente en la Aduana de la Capital, indemnizar al Estado por la oficialización de los servicios portuarios, costear los gastos mensuales de esta, y respetar los salarios que la Aduana le pagaba a capataces y estibadores.

Obsérvese que es la aduana la que le está fijando el monto del salario que debía pagarse por la fuerza de trabajo de carga y descarga. Es posible que el salario ya negociado entre el sindicato y el estado hubiera sido el piso que los capitales debían pagar. Además, a éstos les correspondía hacerse cargo de los costos de la oficialización.

Resolución del 4 de junio de 1919.

Las empresas del rubro mencionado, habían hecho una presentación el 21 de mayo de 1919, cinco días antes del último decreto analizado, para que se les permita la ejecución de la carga y la descarga de las naves de ultramar. La Aduana de Buenos Aires dictó entonces la Resolución del 4 de junio de 1919. La misma decía lo siguiente:

“1ª. Autorizar a los Contratistas Estibadores señores: Empresa Pedro Creus, Ballesty & González, Oreste Rosasec, O. Carlsson, Jonsen & Eaton, Silvestre Peychaux, Trucco & Warskitt, Carlos Dindberg, S Noussitou e hijos, Pablo Arena, L. Malsonneuve, Nicolás de Maio, Gavanna Hnos., Andrés Canessa, Própero Degregori, José Santos, Juan de Vita, A. Vallejos & Cía., José Camejo, José Russo, Luis Checa & Cía., N. J. Bertorine, J. B. Pachano y Bernardo Cháves para efectuar la carga y descarga de los buques de ultramar cuyas operaciones les sean encomendadas por Agentes Marítimos y Armadores o de su propia consignación.

2ª. Los Contratistas Estibadores presentantes quedan obligados:

a) A liquidar a favor de la Aduana dos centavos oro sellado por cada tonelada de estiba que manipulasen, hasta cubrir los gastos ocasionados al Estado, por la oficialización de los servicios portuarios;

b) A costear los gastos mensuales que demande el sostenimiento de la dirección de los servicios portuarios durante el tiempo que sea necesario el mantenimiento de la misma;

c) A liquidar por vapor la parte proporcional que corresponda al fisco, debiendo efectuar su depósito en la Agencia Nª 11 del Banco de la Nación

Argentina, en la cuenta respectiva, dentro de las cuarenta y ocho horas de terminadas las operaciones del buque.

3ª. Los señores contratistas presentarán una fianza a satisfacción que garantice el fiel cumplimiento de las condiciones precedentemente estipuladas.

4ª. Los Contratistas Estibadores quedan obligados a inscribir sus firmas a la Aduana de la Capital, con la nómina de las compañías a las que efectúen el trabajo de estibaje.

5ª. Es entendido que los Contratistas tienen a su cargo las responsabilidades consiguientes por averías, accidentes de trabajo, etc.

6ª. Siendo entendido, que el servicio continuará oficializado, la Aduana se reserva el derecho de imponer la revisión de los libros de los Contratistas para garantizar el cobro de las sumas que le corresponden como asimismo la de dejar sin efecto la concesión eliminándolas del registro si encontrara mérito para ello.

7ª. Registrase esta resolución de la secretaría general, notifíquese a los presentantes, comuníquese a la Dirección de Servicios Portuarios y a la Contaduría”.

Queda claro que se autorizaba a un número preciso de capitales la carga y descarga, solamente, de buques de ultramar. Se marcaba el poder de la Aduana para el control de la actividad y para la obtención de fondos para el estado. El peso de los gastos que la oficialización suponía, recaían directamente sobre estos capitales. El establecimiento de una fianza era una manera de marcar que sólo aquellos capitales con espaldas financieras podrían ejecutar la carga y descarga. La Aduana centralizaba la inscripción de los capitales contratistas, el poder para revisar las finanzas de ellos y el poder para eliminarlos del registro.

La vigencia de esta normativa continuó durante el gobierno de Yrigoyen. A principios de 1921, ante la crisis económica y la creciente conflictividad obrera, el Gobierno Nacional profundizó la regulación sobre el puerto de Buenos Aires, pero con un cambio radical.

Resolución del 21 de mayo de 1921.

Entre abril y mayo de 1921, la lucha de clases en el puerto de Buenos Aires se agudizó, en un contexto de crisis económica. El Gobierno Nacional que venía favoreciendo a los obreros federados desde el '16, cambió de política en ese lapso. Estallaron conflictos

“entre la Asociación del Trabajo y los obreros del Puerto de la Capital, y no habiéndose logrado que las partes se avengan a una solución conciliatoria, conforme con los principios de justicia social que el Gobierno de la República profesa, y que le han servido de norma en las intervenciones que ha tomado en las distintas emergencias de carácter análogo que se han venido produciendo en el país, y siendo los servicios portuarios propios de la administración pública”

Tras la gran huelga, el líder sindical marítimo, Francisco García, detallaba que la situación del gremio no era la mejor:

“cuando disentimos, lejos de partir de la base en que nos colocamos frente al capitalismo, debemos tomar los puntos de conciliación y armonía, animados

siempre del propósito de llegar a conclusiones que suavicen las asperezas y no agudizarlas. Otro modo de proceder sería sencillamente contrario a los intereses de las dos instituciones y vendría a perjudicar.... Nos sugiere las precedentes consideraciones el entredicho surgido entre las seccionales de Marineros y Patrones con motivo de los embarques de personal. Las formulamos en la inteligencia de que ellas contribuirán a llamar a la razón a los compañeros interesados, y asimismo con ánimo de evitar que se agrien los ánimos, porque si esto ocurriese podría ser nocivo para todos y constituiría una aberración.”²⁹²

Por otra parte, alrededor del sábado 30 de abril de 1921, empezó a circular el rumor de que el presidente Yrigoyen firmaría un *decreto* ordenando la *liberalización del trabajo en el puerto*²⁹³ y la certeza de que la Liga Patriótica y la Asociación del Trabajo estaban juntando obreros no federados.²⁹⁴ El vapor *Tene-Haute* había explotado en el puerto produciendo dos muertos y varios heridos, y se murmuraba que el gobierno norteamericano presionaba en tal sentido.²⁹⁵

El viernes 6 de mayo de 1921, representantes de la Asociación del Trabajo se juntaron con el ministro Salaberry.²⁹⁶ Allí expusieron los problemas en las actividades portuarias a raíz de las peleas entre federados y no federados.²⁹⁷

Afirmaban que

“La cuestión portuaria, la huelga de los frigoríficos, la de la farmacia, obreros y yeseros e infinidad de otros de mayor o menor cuantía, nos {hablaban} elocuentemente de un grave malestar, que {debía} desaparecer, a merced de la acción del gobierno, sobre la base de un principio fundamental de equidad... El gobierno {estaba} en la obligación de intervenir, y {podía} hacerlo, porque las clases obreras {habían} confiado y {seguían} confiando en la justicia de sus resoluciones.”²⁹⁸

Para el lunes 9 de mayo, la Asociación del Trabajo, con la ayuda de la Liga Patriótica, tenía resuelto terminar con la cuestión portuaria, imponiendo directamente el reemplazo del personal federado.²⁹⁹ El lunes 9 de mayo por la mañana, el Ministro de Hacienda dispuso que cesaran todas las operaciones en la zona marítima, debido al temor de que se pretendieran impedir el trabajo a mano armada y se generaran choques.³⁰⁰ Se estableció una estricta vigilancia en toda la zona portuaria, con soldados de la guardia de seguridad apostados en todas las entradas de los diques, con el propósito de impedir la entrada de carros y chatas destinadas a la conducción de mercaderías. Numerosas chatas y carros quedaron estacionadas sobre Paseo Colón, Paseo L. N. Alem y en las calles Huergo y Azopardo. En la esquina de Chile y Huergo se encontraba estacionado un escuadrón de la policía, preparado por su se producía algún conflicto en el puerto. También había patrullas

²⁹² “Cosas de Casa”, en La Unión del Marino, marzo 1921. En adelante LUM.

²⁹³ “Conflictos Navieros”, en La Argentina, 1° de mayo de 1921. En adelante LA.

²⁹⁴ “Adhesión...”, en El Diario, 23 de abril de 1921, p. 5. En adelante ED.

²⁹⁵ “Explosión en el Puerto”, ED, jueves 14 de abril de 1921.

²⁹⁶ “Los conflictos del puerto...”, en ED, miércoles 4 de mayo de 1921, p. 3.

²⁹⁷ “El Conflicto portuario...”, en LA sábado 7 de mayo de 1921.

²⁹⁸ “Malestar obrero. el gobierno...”, en LA 8 de mayo de 1921.

²⁹⁹ “Reacción”, en LUM abril de 1921.

³⁰⁰ A continuación, seguimos “Gravedad del conflicto portuario”, en LA, 10 de mayo de 1921, p. 5.

distribuidas por todo el puerto. Todo esto, frente al silencio de la FOM, que vivía una crisis interna producto del desgaste de trece meses de huelga.

La empresa Mihanovich se manifestó sorprendida por la medida del ministro, pues, recibieron la orden de suspender inmediatamente las tareas, debiendo, por lo tanto, abonar jornales y suspender la labor. Los directivos de la empresa se quejaron ante el director de aduanas, Anzó Quintana, por la situación. Y éste respondió que “la medida obedecía al propósito de evitar mayores incidencias, así como posibles derramamientos de sangre, a fin de tomar esta misma resolución definitiva en el sentido de que el presidente invite una vez por todas a los obreros a ponerse en un pie razonable y cesar en sus obstrucciones a la labor portuaria.”³⁰¹

El 12 de mayo por la noche, La Asociación del Trabajo, entregó una carta al PEN donde describe que:

“de acuerdo con la resolución que {habían tomado} las casas por ella representadas, de concurrir el lunes pasado al puerto, para normalizar las operaciones, se encontraron con que aquél estaba obstruido por fuerzas policiales, marítimas y del ejército, que impedían el acceso a los trabajadores. {Señalaba}, además, al ministro de Hacienda, los grandes perjuicios, de toda índole, que la paralización portuaria {causaba} al comercio y a la industria y finalmente, la Asociación del Trabajo {terminaba} solicitando al gobierno, que {abriera} el puerto y {garantizara} la regularidad de las actividades, estando la institución dispuesta a iniciar las operaciones, con el personal que lo {deseara}.”³⁰²

El viernes 20 de mayo³⁰³, al mediodía, la FOM paralizó las escasas operaciones que se realizaban fuera del puerto, las pocas lanchas y remolcadores que se encontraban en actividad. A pesar que la huelga portuaria afectaba sólo a los estibadores y no al personal embarcado, la paralización de hecho ya era total.³⁰⁴ Entonces, la dirección marítima advirtió el peligro de los obreros no federados para sus intereses, pero, sólo atinó a quejarse con palabras.³⁰⁵

El sábado 21, los obreros federados se reunieron de nuevo en la casa de gobierno y, a lo largo de una hora, se acordó volver el lunes a trabajar, realizándose las operaciones solo con obreros federados, como antes de iniciarse el conflicto. También se acordó, según los trabajadores, que el domingo por la tarde sería emitido el decreto que impondría la apertura de un registro de inscripción de obreros. Sin embargo, el ministro de hacienda informó que eso no era seguro.³⁰⁶ A pesar de esto, el sábado por la noche se difundió el contenido del decreto: la liberalización del trabajo.

Salaberry, con el apoyo implícito de Yrigoyen, resuelve que:

“La Aduana de la Capital procede a normalizar los trabajos portuarios desde el día lunes 23 del corriente, a las 7, permitiendo el libre acceso al puerto de todos los

³⁰¹ “Gravedad del conflicto portuario”, en LA, 10 de mayo de 1921, p. 5.

³⁰² “La Asociación del Trabajo se dirige al Ministro de Hacienda”, LA, 13 de mayo de 1921, p. 5.

³⁰³ “Doce días de puerto clausurado”, en ED, 21 de mayo de 1921, p. 3.

³⁰⁴ “Conflicto portuario”, en LA, 21 de mayo de 1921.

³⁰⁵ “El trabajo libre”, en LUM mayo 1921.

³⁰⁶ “Ayer se anunció el arreglo de la huelga portuaria”, en LA, 22 de mayo 1921.

*trabajadores que reúnan las condiciones necesarias para la ejecución de esos servicios.*³⁰⁷

Frente a la pasividad de la FOM, los conflictos armados se sucedieron en el puerto. Gobierno militarizó la zona con 250 hombre de Prefectura, 120 la policía y 100 de marinería, bajo dirección del Administrador de Aduanas, por resolución del Poder Ejecutivo Nacional. El registro abierto para trabajadores libres requería: documento de identidad, certificado de idoneidad y competencia, y el nombre de alguien que sirviera de referencia sobre conducta y capacidad. En los primeros días, los sindicalistas, entre ellos, los de la FOM, declararon un huelga general, que fracasó ante las divisiones internas, la represión estatal y la apatía de muchos trabajadores.³⁰⁸

Si recapitulamos un poco, y nos abstraemos de los datos duros recién reseñados, sabemos que los decretos de oficialización, a partir de sus silencios y términos abstractos, reflejaban la alianza entre los marítimos organizados y el estado, a través de la comunión entre la Aduana de Bs. As y los Sindicatos. Esto les había brindado fuerza a los sindicatos de la rama a la hora de negociar el contrato de trabajo y se dejaba a los capitales individuales en un segundo lugar y subordinados a las condiciones que en los hechos los gremios negociaban con la Aduana.

EL poder de la FOM no sólo se basaba en el lugar estratégico que ocupaba en la economía. Se sostenía en la solidaridad entre tripulación y oficialidad y en la solidaridad con trabajos conexos. La negativa a trabajar con obreros no federados no sólo regía al interior del proceso de trabajo marítimo inmediato, arriba de la nave, sino que se extendía a los trabajadores con quienes los marítimos interactuaban en forma inmediata: carreros, choferes, estibadores u marineros de otros países. La federalización del conjunto del trabajo marítimo y portuario, le daba poder a la FOM para negociar. En la práctica, representaba intereses más amplios que de los marineros suyos. Semejante poder le permitió hacerse del monopolio de la representación y negociación en la rama marítima. Tras la huelga de trece meses, en la cual quedó desgasta internamente, por ejemplo, con la quiebra de la relación entre oficialidad y tripulación, los capitales privados promovieron nuevamente la liberalización del trabajo marítimo. no sólo porque tener marítimos no federados les permitiera escapar del monopolio sindical, sino porque minaba la solidaridad gremial conexas, que era otra de las patas del poder económico de la Federación Obrera Marítima. Esta es a nuestro entender la determinación de la estrategia del conjunto de los empresarios que operaba en la rama marítima al exigir la libertad para contratar mano de obra que no estuviera sindicalizada.

Los decretos de oficialización que jurídicamente le daban control de la mano de obra a la Aduana, en la práctica habían generado que fueran los sindicatos, especialmente la FOM, la que tuviera ese contralor. Los obreros que no estaban federados, no trabajaban o se les complicaba mucho hacerlo. Los capitales de la rama debían negociar con los sindicatos, de no hacerlo se veían amenazados por huelgas, paros o boicots. Si cierto trabajo era realizado por obreros libres, o sea no federados, implicaba que los obreros que realizaban trabajos conexos y que estaban federados, se negaran a trabajar, por solidaridad. Los decretos de oficialización no dejaban de ser una forma jurídica bajo la cual el gobierno protegía este poder de los gremios. Eran la expresión legal de una alianza fáctica entre Yrigoyen y la FOM, a la cabeza, que había nacido a fines de 1916.

³⁰⁷ "Texto...", en LA, 22 de mayo 1921; Rock, *El radicalismo...* op. cit., p. 215.

³⁰⁸ Más allá de las fuentes citadas hasta aquí, en la narración de los hechos, nos hemos basado, con algunas variaciones, en nuestro texto: Villena, *La lucha de clases...*, op. cit.

Sin embargo, la resolución del 21 de mayo de 1921, rompía de hecho esta alianza y su ropaje jurídico. Esto es lo novedoso. El Gobierno Nacional habilitaba a partir de lunes 23 de mayo a las 7 horas de la mañana, la liberalización del trabajo en el puerto de Buenos Aires. Así se hacía eco del pedido de los empresarios organizados en torno de la Asociación del Trabajo. Esto implicaba en los hechos permitir que los obreros no federados reemplacen a los federados. Era un ataque directo a las organizaciones sindicales que representaban a las distintas fracciones de la clase obrera que trabajaba en el Puerto de Buenos Aires. Es decir, era el quiebre de la alianza entre Yrigoyen y la FOM, que terminaría en una completa derrota de los sindicalistas en la huelga de junio de 1921.

Decreto del 13 de septiembre de 1921.

Durante la primera semana de junio, la huelga general había fracasado. Ante los incidentes de la lucha de clases en el Puerto, el PEN decide sacar un nuevo decreto de oficialización. Considerando que, "los servicios de estiba a bordo se encuentran oficializados de acuerdo con las disposiciones del Poder Ejecutivo de fechas 15 de marzo y 26 de mayo de 1919" y que "en mérito de estos decretos es conveniente reglamentar también los demás trabajos portuarios", decretó:

Artículo 1°. Estará a cargo de la Aduana de la Capital la provisión de los servicios portuarios, los que se efectuarán bajo la dirección exclusiva de esa repartición.

Artículo 2°. Los contratistas, para realizar sus trabajos en la zona del puerto de la Capital, deberán haber llenado previamente el requisito de inscripción y demás formalidades establecidas en el decreto de 26 de mayo de 1919.

Artículo 3°. Los contratistas estibadores están obligados a presentar a la Aduana de la Capital, la nómina de los capataces estibadores con que operen, determinando el número de la matrícula y año de inscripción en la Prefectura General de Puertos.

Artículo 4°. Desde el día 30 del corriente mes los capataces estibadores para realizar operaciones en la ribera o a bordo de los buques, deberán exhibir ante la autoridad aduanera la citada matrícula de la Prefectura que los reconozca con capacidad técnica suficiente para la ejecución y dirección de los trabajos de estiba y desestiba.

Artículo 5°. "Los capataces estibadores solicitarán directamente a la Aduana de la Capital los obreros para el trabajo de carga y descarga que requieran, determinando la cantidad que necesitan para el turno hábil y los servicios extraordinarios de noche o días feriados.

Artículo 6°. La mencionada repartición proveerá por riguroso turno el personal que soliciten los capataces estibadores y a que se hace mención en el artículo precedente, tomando como base el personal inscripto en el registro respectivo".³⁰⁹

Derrotada la clase obrera organizada, sucedieron dos cosas. En primer lugar, el conjunto de los empresarios quería continuar con la libertad de trabajo, de allí que volviera a la carga contra el Gobierno Nacional. La resolución del 21 de mayo había habilitado la libertad de trabajo y la derrota de la huelga en junio. Pero, no había anulado los decretos de

³⁰⁹ BSAT, op. cit.

oficialización. Derrotada la clase obrera en los hechos, la normativa potenciaba el poder del estado. En segundo lugar, la crisis económica no había desaparecido y el Estado debía garantizar el normal funcionamiento del puerto. Es así que aumentaba su injerencia en la organización del trabajo de los estibadores.

Los obreros debían inscribirse ante el estado para trabajar. Cada capital individual dedicado a la explotación de la estiba debía registrar a cada uno de los capataces que utilice, indicando su número de matrícula y año de inscripción ante la Prefectura de Puertos. Este documento era el que certificaba que el capataz tenía la destreza técnica para ejecución y dirección de la estiba. El decreto impone la obligación de presentarla ante la Aduana como condición suspensiva, a partir de la fecha cierta señalada, para poder operar.

Quizás los artículos 5 y 6 fueran los más controvertidos para la burguesía portuaria. El primero decretaba que los capitales, a través de sus capataces de estiba, debían solicitar a la Aduana la cantidad de hombres que necesitan, en forma directa. La Aduana se arrogaba la centralización de la oferta de trabajo que el capital necesitaba en el puerto. Cada capital individual debía indicarle al Estado la cantidad exacta de fuerza de trabajo que necesitaba para su proceso productivo, ya sea para el horario común de trabajo como los horarios extraordinarios (turnos nocturnos y días feriados). El Estado profundizaba el control sobre el consumo de la fuerza de trabajo de la estiba.

En segundo lugar, el artículo 6 señalaba que la Aduana de Buenos Aires "proveerá por riguroso turno el personal que soliciten los capataces estibadores". Es decir, el Estado no solo se arrogaba el control de la cantidad de estibadores que cada capital consumía como fuerza de trabajo. No sólo fijaba el salario. Además, imponía la forma de rotación de los obreros al interior de los capitales que demandaban fuerza de trabajo.

Esto significaba un aumento de los costos. La cuestión era la siguiente. Cuando la burguesía contrata trabajadores lo que hace es comprar su fuerza de trabajo. Lo que adquiere es la capacidad para disponer del valor de uso de la energía que los estibadores portan en su cuerpo. Que el Estado impusiera la centralización de la oferta de trabajo y las formas de su uso implicaba que el capital individual veía menguada su potestad para usar la mercancía que había adquirido. La explotación de dicho valor de uso por el que pagaba un salario se veía limitada por el estado. *De allí que la libertad de trabajo no sólo implicaba que los obreros no estuvieran sindicalizados. Además, suponía la ausencia de contralor estatal.*

Por otro lado, la adquisición de dicha fuerza de trabajo ya no sólo suponía el costo de inversión en capital variable. La estatización de la oferta implicaba que los capitales privados que operaban en el puerto de la Capital Federal debían sostener los gastos que dicha estatización tenía, bajo la forma de oficialización de los servicios portuarios. Cada capital individual debía adelantar dinero para cubrir capital variable y capital constante, y luego pagar tributos públicos. Ahora, debía abonar, además, cánones para cubrir la oficialización. Posiblemente, estos costos se trasladarían al resto de los contratos mercantiles de las empresas de estiba, situación por la cual, lograban que las direcciones de otras empresas y corporaciones, también se opusieran a los decretos de oficialización.

El análisis por los representantes de los empresarios.

Durante el mes de septiembre de 1921, fracciones de la burguesía ligadas al tráfico marítimo alzaron su voz contra las normas decretadas por el Poder Ejecutivo Nacional.

"Según se informó en la crónica correspondiente, el decreto del Poder Ejecutivo de 13 septiembre ppdo., por el cual se declaraba oficializados los servicios de personal

en el puerto de la capital ha sido postergado por unos 10 o 15 días más. Las numerosas y calificadas presentaciones que los gremios más importantes del comercio, la industria y la producción nacionales hicieron al Superior Gobierno solicitando la no aplicación del Decreto de Oficialización, habrán motivado, sin duda, esa postergación, dado que el PE no podía menos de considerar detenidamente las fundamentadas observaciones formuladas sobre el decreto, en el sentido de su inconveniencia o impracticabilidad. Es indispensable, ante este nuevo compás de espera, proseguir la acción solidaria emprendida por el comercio a fin de que el Superior Gobierno, que según propias declaraciones, está decidido a atender con la mayor solicitud las observaciones de las partes interesadas y resolver en el sentido de las conveniencias generales, representadas por los gremios mencionados y por los obreros, que en su gran mayoría se han pronunciado en contra de la oficialización, reclaman el mantenimiento de la actual situación, en que, el amparo de la libertad de trabajo..."³¹⁰

Debido al singular poder que la Federación Obrera Marítima había logrado desde 1916, como ya hemos hecho notar, los decretos de oficialización que garantizaban el control de la Aduana sobre quién trabajaba y quién no en el puerto y en los barcos, se había vuelto, en parte, una ficción jurídica donde en los hechos era la FOM quién lograba imponer que se trabajara con personal federado. Los decretos de oficialización habían implicado jurídicamente una estatización de la oferta de trabajo y de la determinación de la forma de su explotación.

A su vez, había implicado la limitación de los empresarios de la rama para imponer condiciones a su antojo al uso de la fuerza de trabajo y el aumento de la potencia de la FOM para imponer sus condiciones en la medida en que garantizara el proceso de trabajo.

En este punto queremos remarcar una determinación económica que está latente en nuestro desarrollo, pero que no hemos enfatizado. Entre fines 1916 y principios de 1921, las condiciones económicas habían permitido mejoras para los obreros y el estado sólo exigía que no se interrumpiera el transporte de mercancías. Sin embargo, las condiciones materiales se hundieron con la crisis de 1921, que fue la más importante de las previas a la de 1929.

En una asamblea del 25 de septiembre, según lo narra la ANT, los obreros del Puerto de la Capital plantearon la oposición al decreto de oficialización de septiembre de 1921. El mismo permitía y facilitaba los turnos rotativos de obreros cargadores, al estilo de los turnos de los marineros, y establecía que debía solicitarse la fuerza de trabajo con antelación debida a la Aduana. La Asociación del Trabajo se plegaba a esto en defensa de la libertad de trabajo. Es decir, consideraban al decreto de septiembre de 1921 como atentado a sus intereses.

El Centro de Navegación Transatlántico recordaba que:

"{deseamos} dejar constancia desde luego de que las operaciones de carga y descarga se han realizado en nuestro puerto, sin tropiezo alguno, desde que, en 22 de mayo último, el PE decidió hacer efectiva la libertad de trabajo mediante la

³¹⁰ BSAT, op. cit.

garantía del ejercicio de los derechos de los patronos y del personal obrero [libre, no federado]”.³¹¹

Como ya indicamos, el problema del estibaje en el puerto de Buenos Aires y el decreto de oficialización que lo regulaba era de principal interés para los empresarios en su totalidad. De allí que se opusieran las distintas corporaciones capitalistas de la época: SRA, Bolsa de Comercio, Empresas Alemanas de Navegación, Centro de Exportadores de Cereales, Centro de Importadores y demás centros de la rama marítimas, entre otras.

Todas enviando cartas al Ministro de Hacienda del momento, Domingo Salaberry, a lo largo de septiembre de 1921. Incluso las empresas alemanas de navegación advertían que:

“los propietarios, armadores o capitanes de barcos, de acuerdo con el código de comercio de todos los países, son responsables del estibaje de las cargas de sus bodegas. ¿Qué sucedería en el caso desgraciado que un vapor llegue mal estibado? ...Cada estibador, exportador, o agente marítimo tiene gente acostumbrada a sus servicios. Personal casi permanente, muchos de ellos especialistas para los trabajos para que, son llamados. Y bien, por el solo hecho de la oficialización, perderán sus puestos sin mayor beneficio para nadie y con perjuicios para muchos... otra grave responsabilidad que tendrían que afrontar los capitanes de los barcos y por ende sus agentes y es la de los robos de a bordo, ocupando personal rotativo, sin tener la menor relación directa con su patrón sino por intermedio de la oficina”.³¹²

Si bien es cierto que la estiba mal realizada podía llegar a generar pérdidas de capacidad transportadora de la nave y ganancia, lo que estaba en juego no era que se mantuvieran los obreros especializados. De hecho, la Asociación del Trabajo proporcionaba obreros de reemplazo de los capacitados que estaban en paro. Lo que se estaba discutiendo con el decreto de oficialización era el carácter corporativo de esos obreros. Es decir, ¿iban a estar protegidos por el sindicato, en relación con alguna oficina estatal, o serían libres, en el sentido de separados de un gremio que defiende sus intereses como asalariados?

Lo que se estaba jugando era el control de la fuerza de trabajo en el proceso mismo de producción en el Puerto de Buenos Aires. El Centro de Cabotaje Argentino, aprovechó la ocasión para criticar a la FOM:

“La experiencia comprobó los pésimos resultados del sistema de turnos que fue impuesto por la Federación Obrera Marítima y según el cual se hacía desembarcar las tripulaciones a la terminación de cada viaje con el consiguiente desorden a bordo, pues como los marineros, foguistas y mozos, sabían de antemano que no continuarían en sus puestos, prestaban poca o ninguna atención a sus obligaciones con desmedro de la disciplina y manipulación de la carga y con gran perjuicio de los intereses de los Armadores y Cargadores. Felizmente, después de los acontecimientos conocidos y por convenios hechos con los capitanes se abandonó esta imposición, pero si se aplica ahora el régimen de turnos para el personal de carga y descarga surgirán los mismos trastornos e inconvenientes señalados. Además, para el cabotaje que ocupa peones para la estiba y recepción de cargas de tierra en número reducido, la obligación de pedir dicho personal en cada caso a la Aduana con la anticipación debida constituye una nueva traba, inconveniente

³¹¹ Ídem.

³¹² Ídem.

porque los Armadores no pueden conocer con anterioridad la cantidad de carga que se les remite y por lo tanto no pueden determinar el número de peones que necesitarán. (...) La oficialización del personal de estiba será cuando menos engorrosa para los Armadores y entorpecerá la rapidez de los servicios del puerto provocando, quizá, además, nuevos conflictos que están hoy suprimidos por completo, todo lo que ha de redundar en perjuicio directo para el Cabotaje Argentino, que ha sufrido ya tanto a causa de las incidencias del puerto”.³¹³

El poder de los obreros de tomar turnos rotativos, había sido en la FOM un elemento clave para sostener huelgas y repartir horas de trabajo. Lo que hacía era alertar a otras fracciones de la burguesía del poder que podía implicar para los estibadores el decreto de oficialización.

A modo de cierre.

Hemos intentado mostrar como el conjunto de normas que regularon el proceso de trabajo marítimo y conexo, a partir de la decisión política de proteger a la FOM, al menos hasta 1921, permitieron que el sindicato se transformara en los hechos en un monopolio de representación y negociación gremial.

Por otra parte, el conjunto de los empresarios ligados a esta rama del transporte, impulsaron la liberalización del trabajo marítimo y portuario como estrategia para socavar dicho poder de mercado. La situación propicia se dio con el cambio de política de Yrigoyen, ante la crisis de 1921.

³¹³ Ídem.

CONCLUSIÓN.

La teoría económica se ha enfrentado al problema de los monopolios desde el inicio de las reflexiones científicas, en general, viéndolo como un monstruo que atenta contra la libertad de empresa. El crecimiento de los sindicatos desde mediados del siglo XIX, fue caracterizado, en general, como la aparición de un monopolio en el mercado de trabajo, que venía a generar los problemas de la suba del salario y la desocupación.

Desde nuestra óptica, la concentración y centralización económica es propia del normal funcionamiento de la acumulación de capital que, mediante la competencia, genera innovación tecnológica. La centralización sindical aparece como una respuesta a la centralización empresarial y siempre va acompañada de la intervención estatal, quien la facilita a través de políticas públicas. Estas permiten que el sindicato alcance en ciertos momentos históricos, poder económico, que no debe reducirse a la potestad de imponer un salario alto, sino, también, a la determinación de la jornada laboral, al control del trabajo y del proceso productivo, a la consolidación de la organización gremial, entre otros beneficios.

Por su parte, la acumulación de capital en Argentina se caracterizó en los años previos a 1930 por la centralidad de la renta de la tierra encerrada en el precio de las mercancías agrarias. La expansión del mercado interno, al calor de las exportaciones agrícola-ganaderas, giró en torno al puerto de Buenos Aires. Los trabajadores del transporte, particularmente los ferroviarios, marítimos y portuarios, crecieron rápidamente. En especial, los marítimos fueron los primeros en organizarse nacionalmente.

Entre 1916 y 1922, el gobierno de Yrigoyen se hallaba debilitado en su aspecto institucional, y, en el contexto de mayor cantidad de conflictos obreros del período anterior a la crisis de 1930, decidió intervenir en el seno de los trabajadores, manteniendo una relación política no explicitada con la dirección sindical marítima. La FOM se comportó como un incipiente factor de poder hasta 1921, imponiendo que sólo se trabajara con obreros federados, dentro y fuera de las naves, entre otras cosas, despertando las críticas del conjunto de los empresarios marítimos y conexos. Sin embargo, ¿este poder brotaba solamente de la posición del sindicato en el centro de la economía argentina?

Fue entonces, que arrancamos esta tesis preguntándonos si las regulaciones promovidas por el gobierno tuvieron como efecto dotar al sindicato de tal fuerza. Formulamos como hipótesis que el sindicato se habría transformado en un monopolio de oferta de trabajo marítimo como consecuencia de la política de Yrigoyen de impulsar reglas de negociación del contrato de trabajo coordinada por el Gobierno Nacional, que provocaron la anulación de la libertad empresarial para contratar mano de obra en el puerto de Buenos Aires. Veamos a continuación entonces los resultados de nuestra investigación.

En el período estudiado, la empresa Mihanovich, liderada por Dodero, emergió como el capital dominante de la rama, junto a la supervivencia de otros pequeños capitales., hasta tal punto que no faltó quien la viera como un monopolio económico. La creciente fuerza del sindicato fue tema de discusión temprana en el seno del directorio y pronto debió recurrir extra-oficialmente a la Liga Patriótica y la Asociación del Trabajo para vulnerar el contralor de la FOM.

Estas organizaciones, desde el discurso público y desde la disposición de fuerzas en el territorio, militaron a toda costa la liberalización del trabajo. La disposición de la Asociación para facilitar empleados no sindicalizados, en términos económicos, era la

constitución de un nuevo oferente centralizado de mano de obra, que intentaba rivalizar con la Federación.

Por su parte, la Federación Obrera Marítima, liderada por Francisco García, de la corriente sindicalista revolucionaria, tomó notoriedad política a fines de 1916 y principios de 1917, al salir muy airosa de los conflictos con la patronal, con el beneplácito de Yrigoyen, quien ordenó mantener la neutralidad y no intervenir con represión en la negociación y las medidas de fuerza obreras.

La FOM se consolidó a nivel nacional en base a tres alianzas. En primer lugar, la ya señalada, con Yrigoyen. En segundo lugar, con la oficialidad, quienes tenían la dirección técnica de la nave. Eran imprescindibles para el éxito de las huelgas y boicots. Esto se debía al hecho de que, por solidaridad, los oficiales se negaban a trabajar con asalariados no afiliados. Así, las empresas se veían impedidas de reemplazar a los obreros en conflicto y se veían obligadas a negociar y acatar las condiciones del sindicato. En tercer lugar, la dirección sindical estableció una alianza con gremios de trabajos conexos, dentro y fuera del país. Si alguno de estos se encontraba en conflicto con la patronal, la FOM ordenaba a sus afiliados hacerles boicots a dichas empresas. Además, si una empresa conexas contrataba obreros no federados, el sindicato marítimo, se negaba a trabajar con ellos y paralizaba el trabajo. Lo mismo, pasaba si la situación se daba al revés y la FOM era la que estaba en conflicto. Así, se creó una red de solidaridad sindical bastante más extensa que la que había dentro de la nave. Sobre estas tres alianzas, la FOM obtuvo el monopolio de la representación y negociación de la mano de obra en la rama marítima.

Mientras tanto, el gobierno de Yrigoyen había llegado al poder con apoyo popular, pero con importantes sectores del Estado que no controlaba. La alianza implícita con la dirección sindicalista constituyó un medio para hacerse de un sostén corporativo. Pero, sólo pudo nutrir esta relación en la medida en que la economía crecía. La creación de un monopolio gremial en la rama marítima, particularmente en el puerto de Buenos Aires, le permitía tener acceso directo a uno de los sectores económicos más sensibles de la nación. Sin embargo, cuando en 1921, se produjo la crisis, las relaciones de fuerza de Yrigoyen, lo habrían impulsado a soltarle la mano a sus aliados.

En 1918, diferentes normas jurídicas habían centralizado los servicios de conservación de los puertos de la Capital Federal en la Dirección de Obras Hidráulicas, dado la potestad a la Prefectura General para armar un registro de marineros que debían ser incluidos como tripulación en los buques, y, otorgado al PEN el poder de organizar los servicios del puerto de la Capital y La Plata,

Sin embargo, en 1919, tras enfrentar la huelga conocida como la Semana Trágica y reprimir a los anarquistas y las masas de trabajadores movilizados, Yrigoyen tenía que contener el conflicto en el puerto de Buenos Aires, apoyándose en su aliado sindicalista. Fue así que, en febrero, decretó que el Estado prestaría la fuerza de trabajo para las naves y tareas portuarias a través de diferentes entes públicos, por intermedio de la Dirección General de Puertos, quien además controlaría el proceso de trabajo y los salarios. Dicha mano de obra debía estar inscrita en un registro especial. Es decir, el Estado aparecía como monopolizando la oferta laboral de la rama.

Luego, a principios de marzo del mismo año, el gobierno determinó que la Aduana se encargaría de organizar y hacer ejecutar los trabajos de remolque, carga y descarga en el puerto de Capital Federal, pactando los salarios usuales entre armadores y obreros. Por otro lado, fiscalizaría cocinas en el puerto para la alimentación de los empleados. Además, fijaba que los armadores que se negaran a estas tareas, deberían abandonar el puerto. A fines del

mismo mes, el gobierno especificó que, primero la Aduana y luego la Prefectura, debían aportar la fuerza de trabajo de a bordo de todos los tipos de embarcaciones, debiendo los capitales privados hacer el pago de salarios por intermedio de la Aduana.

En esta línea, a fines de mayo, Yrigoyen especificó cómo se produciría la ejecución de los servicios portuarios con las empresas privadas. Asimismo, decretó la apertura de un registro de empresas que quisieran hacer uso de los mismos, la forma de indemnización al Estado y el pago de los gastos. Por otro lado, a fines de junio, detalló qué empresas privadas podían ofrecer servicios portuarios para buques de ultramar, quienes quedaban obligadas a costear los gastos en que había incurrido la Aduana y bajo supervisión de la misma.

Las quejas de los empresarios ligados a la rama marítima versaban sobre la falta de libertad para contratar obreros no sindicalizados, y sobre el poder de contralor de la FOM, quien se negaba a trabajar con no federados, ya sea dentro de su actividad o hacia afuera, en procesos de trabajos conexos.

Con estas normas jurídicas, el gobierno nacional determinaba que el Estado tendría el monopolio formalmente de la oferta laboral marítima y portuaria. Sin embargo, dado el curso de los acontecimientos y la fortaleza de la FOM, al menos hasta mayo de 1921, cabe concluir que la consecuencia de la normativa fue que el sindicato era quién controlaba en términos reales la provisión de mano de obra, por la relación de fuerzas en el lugar de trabajo y en la medida en que el poder estatal así lo permitió.

Después de la Semana Trágica, y ante el temor al comunismo, Yrigoyen no podía reconocerle a la FOM tal poder económico, pero, si podía darse herramientas jurídicas generales, a veces ambiguas o con lagunas, Así, los sindicalistas podían determinar ante la Aduana qué asalariados podían trabajar, pero, formalmente, era ésta quien los elegía.

Los capitales individuales marítimos, encabezados por Mihanovich, tenían como estrategia el deterioro del poder de monopolio fáctico de la FOM, a partir de tres acciones. En primer lugar, el desgaste de la relación entre oficialidad y tripulación, para que hubiera capitanes dispuestos a emplear obreros no federados y así limar las condiciones de sustento de las huelgas. Este punto se logró con el desgaste de la gran huelga.

En segundo lugar, debía romper la alianza entre Yrigoyen y los sindicalistas de la FOM. Las necesidades políticas del presidente y el crecimiento económico de los primeros años dieron vitalidad a la alianza, con tendencia a la suba general de salarios. Recién con el desgaste de la Semana Trágica, la huelga de los trece meses y la crisis económica de 1921, ante las presiones políticas, el radical no tuvo más opción que fracturar su relación con la dirección sindicalista. La expresión cabal de este cambio es la resolución ministerial de fines de mayo de 1921, en la que Salaberry declaró la liberalización del trabajo en el puerto de Buenos Aires.

Sin embargo, esta norma no sólo significaba una ruptura política, además atacaba la otra pata de poder de la FOM, la solidaridad conexas. Con la liberalización del trabajo marítimo y portuario, era difícil para la federación controlar que todos los marítimos fueran afiliados y a su vez solidarizarse con otros gremios. Perdía no sólo fuerza interna, sino también, la que le brindaba la red más extensa de contactos.

Fue así que, para junio de 1921, el conjunto de los capitales marítimos había podido doblegar el monopolio de representación y negociación de la FOM, al punto que poco a poco iría desvaneciéndose de la memoria histórica.

En respuesta a nuestro problema, creemos que podemos afirmar que el poder económico del sindicato no brotó sólo de su lugar en la estructura productiva, sino que fue necesaria la acción del Estado proclive a potenciarlo. Primero, con la resolución radical de neutralidad e intermediación en la negociación, en la que se reconocía al sindicato la potestad de representar al colectivo de trabajadores. Luego, con el aval implícito de que asuma el monopolio de la representación y la negociación, el poder de contralor y la capacidad de imponer que sólo se trabaje con federados, Finalmente, con la determinación de regular la oferta laboral en manos del Estado, para cederla en la práctica a los sindicalistas.

Es interesante reflexionar que estas características que hemos observado son similares a las que encuentra Olson cuando estudia los sindicatos desde su teoría de la lógica de la acción colectiva, al exponer la necesidad de la afiliación obligatoria como herramienta del sindicato para sostener las huelgas con las que lograban negociar. La posibilidad de tal instrumento era imperiosa en el momento en que el sindicato comenzaba a crecer a escala nacional. También advierte que la violencia era una consecuencia inevitable de estas reglas de juego, toda vez que la ley permitía, a su vez, el flujo de obreros libres, y se producían choques.

Es así que, tras este recorrido, consideramos suficientemente sustentada nuestra tesis. El lector habrá notado que en el título de este trabajo recurrimos a la metáfora de la FOM como un kraken. Según las narraciones nórdicas, éste es una criatura gigante, parecida a un calamar, con brazos extensos capaces de abrazar barcos enteros y destruirlos, devorando a sus marineros. Una verdadera aberración marítima para todo aquel aventurero y dueño de una nave, que se animaba a transitar las aguas.

En buena medida, para el conjunto de los empresarios marítimos, el sindicato dirigido por Francisco García fue un monstruo único, con alianzas extensas como tentáculos gigantes, capaz de constreñir a los capitales privados, adueñarse de los barcos y llevarse a la tripulación y la oficialidad con él.

César a. O. Villena, 14 de enero de 2019

BIBLIOGRAFÍA GENERAL.

- AAVV, *Historia marítima argentina*, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1970.
- AAVV., *Clausewitz en el pensamiento marxista*, Cuadernos de Pasado y Presente, N° 75, México, 1979.
- Abad de Santillán, *LA FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero revolucionario en la Argentina*, Ediciones Nervios, Bs. As, 1933.
- Adelman, Jeremy, "State and labour in Argentine. The portworkers of Bs. As." en *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, Volumen 25, 1993.
- Agote, Pedro, *Informe del Presidente del Crédito Público sobre la Deuda Pública*, Buenos Aires, 1881.
- Aguilar, Mario Jorge, *La condición jurídica del capitán de buque, su evolución*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1949.
- Aimo, Angel, *Situación de la marina mercante argentina: cabotaje nacional y sus necesidades, medidas tendientes a la creación de nuestra marina de ultramar*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1916.
- Allen, Layman, "Games Bargaining: A Proposed Application of the Theory of Games to Collective Bargaining", in *Faculty Scholarship*, Series. 4520, 1956
- Allen, V. L., "Trade unions in contemporary capitalism", in *The Socialist Register*, 1964.
- Allen, V. L., *Power in Trade Unions: A Study of Their Organization in Great Britain*, Longmans, Green, 1954.
- Alonso Vaquer, Miguel, "Actualidad del pensamiento de Clausewitz", en *Política Exterior*, Vol. 3, No. 13 (Autumn, 1989), pp. 216-234.
- Álvarez, Francisco, "Individuos e información: sobre el marxismo analítico", en *Isegoría*, N° 3, 1991, pp. 159-175
- Anónimo, "Investigación (II) Transporte por agua", en *Realidad Económica* N° 23, Bs. As., 1976.
- Ansaldi, Waldo, "La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático", en Falcón (director) *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Editorial Sudamericana, Bs. As., 2000.
- Arakaki, Agustín, "Segmentación del mercado de trabajo en Argentina. 2003-2013", en *12 Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires, 5, 6 y 7 de agosto de 2015.
- Arceo, Enrique, *Argentina en la Periferia Próspera. Renta Internacional, dominación oligárquica y modo de acumulación*, Universidad Nacional de Quilmes Editores, 2003
- Astarita, Rolando, *Valor, mercado mundial y globalización*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2004.
- Astarita, Rolando, "Dificultades neoclásicas debajo de la alfombra", 2010, disponible en: <https://rolandoastarita.blog/2010/10/20/dificultades-neoclasicas-debajo-de-la-alfombra/>
- Astarita, Rolando, *Economía política de la dependencia y el subdesarrollo. Tipo de cambio y renta agraria en la Argentina*, Universidad Nacional de Quilmes, 2010
- Astarita, Rolando, *Keynes, poskeynesianos y keynesianos neoclásicos. Apuntes de economía política*, Universidad de Quilmes Editorial, Bernal, 2008.
- Astarita, Rolando, *Valor, mercado mundial y globalización*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2004.
- Azar, Héctor José, *Marina mercante nacional e industrial y política naviera*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1965.
- Azzi, María Susana y Ricardo de Titto: *Pioneros de la industria argentina*, El Ateneo, Buenos Aires, 2008.
- Baltzersen, Jerome and Dominik Dienst, *A game theoretic approach to strikes and negotiations*, Thesis for Bachelor of Science in Mathematics Economics, Department of Mathematical Sciences, University of Copenhagen, 2008.
- Bara, Ricardo, *Finanzas públicas y decisiones públicas: Un enfoque de Economía Política*, Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad de Buenos Aires, 2006.
- Baran, Paul y Paul Sweezy, *Monopoly Capital. An essay on the American economic and social order*, Monthly Review Press, New York, 1966.

Beccaría, Luis y Rosana Maurizio, "Mercado de trabajo y desigualdad en la Argentina. Un balance de las últimas tres décadas", en *Sociedad* 37, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, 2017, pp. 15-75.

Beccaría, Luis y Roxana Maurizio, "Reversión y continuidades bajo dos regímenes macroeconómicos diferentes. mercado de trabajo e ingresos en argentina 1990-2010", en *Desarrollo Económico*, Vol. 52, No. 206 (Jul.-Set. 2012), pp. 205-228.

Belkin, Alejandro, *Sobre los Orígenes del Sindicalismo Revolucionario en Argentina*, Cuaderno de trabajo N° 7,4 Ediciones Centro Cultural la Cooperación, Buenos Aires, 2007.

Belloni, Alberto, *Del anarquismo al peronismo. Historia del movimiento obrero argentino*, Editorial Peña Lillo, Buenos Aires, 1960.

Benz, George, "The theoretical background of John M. Clark and his theory of wages", in *Review of Social Economy*, Vol. 39, No. 3, (Dec., 1981), pp. 307-321.

Biggs, Michael, "Strikes as Sequences of Interaction. The American Strike Wave of 1886", in *Social Science History*, N° 26, 2002, pp. 584-617.

Böhn Bawerk, Eugen von, Rudolf Hiferding y Ladislaus von Bortkiewics, *Economía burguesa y economía socialista*, Cuadernos de Pasado y Presente, N° 49, Buenos Aires, 1974.

Boletín de la Unión del Marino, 1920-1921

Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo de 20 de febrero de 1922

Booth, A., "A Public Choice Model of Trade Union Behavior and Membership", in *Economic Journal*, N° 94, (Dec. 1984), pp. 883-98.

Booth, A., "The Free Rider Problem and a Social Custom Model of Trade Union Membership", in *Quarterly Journal of Economics*, N° 100, (Feb., 1985), pp. 253-261.

Booth, A., *The Economics of the Trade Union*, Cambridge University Press, 1995

Borda, Guillermo, *Manual de Contratos*, Abeledo Perrot, Bs. As., 1991.

Bour, Enrique, "Marx y la teoría económica moderna: Revisión de la Teoría del Valor-Trabajo", en *Anales de la Asociación Argentina de Economía Política*, Bahía Blanca, 2007.

Bour, Enrique, *Tratado de microeconomía*, Buenos Aires, 2009.

Braun, Oscar (Selección), *Teoría del capital y la distribución*, Editorial Tiempo Contemporáneo, Buenos Aires, 1973.

Breit, William, "The Wages Fund Controversy Revisited", in *The Canadian Journal of Economics and Political Science / Revue Canadienne d' Economie et de Science politique*, Vol. 33, No. 4 (Nov. 1967), pp. 509-528.

Bujarin, Nicolai, *La economía política del rentista (Crítica de la economía marginalista)*, Cuadernos de Pasado y Presente. N° 57, Buenos Aires, 1974.

Bunge, Alejandro, *Una nueva argentina*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1984.

Burkhalter, Larry, *Privatización Portuaria, Bases, Alternativas y Consecuencias*, CEPAL, Santiago de Chile, 1999

Cachanosky, Nicolás, "Teoría del Capital II: La Controversia de Cambridge", junio de 2011, disponible en: <https://puntodevistaeconomico.wordpress.com/2011/06/19/teoria-del-capital-ii-la-controversia-de-cambridge/>

Caligaris, G. y A. Fitzsimons, *Relaciones económicas y políticas. aportes para el estudio de su unidad con base en la obra de Karl Marx*, Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 2012.

Caligaris, Gastón, "Clases sociales, lucha de clases y Estado en el desarrollo de la crítica de la economía política", en Caligaris, Gastón y Alejandro Fitzsimons, *Relaciones económicas y políticas. Aportes para el estudio de su unidad con base en la obra de Karl Marx*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2012.

Caligaris, Gastón, "Un balance crítico de la teoría marxista y neomarxista de las clases sociales", en Chávez Molina, Eduardo, *Desigualdad y movilidad social en el mundo contemporáneo. Aportes empíricos y conceptuales: Argentina, China, España, Francia*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2013.

Camarero, Hernán y Alejandro Schneider, *La polémica Penelón-Marotta (marxismo y sindicalismo soreliano, 1912-1918)*, CEAL, Buenos Aires, 1991.

Camarero, Hernán, *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*, Siglo XXI Editora Iberoamericana, Buenos Aires

Caminos, Hugo, *El transporte marítimo de la correspondencia en América*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1964.

Cappagli, Alberto C., *Transporte de mercadería por agua*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1952.

- Carbone, Guido, *El régimen de las adquisiciones y los planes en la administración militar: ejército, marina y aeronáutica*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1954.
- Caro Figueroa, Armando, *La reforma laboral, Macri y la Historia*, Salta, 19 de noviembre de 2017, disponible en <http://armandocarofigueroa.blogspot.com.ar> Consultado el 08/03/2018.
- Carranza, Enrique, *La marina mercante argentina*, Armada Argentina, Dirección General del Personal Naval, DIN, Bs. As
- Caruso, Laura, "Estado, armadores y clase obrera en la Argentina de entreguerras: la segunda conferencia de la OIT sobre trabajo marítimo (1920)", en *Anuario IEHS 26*, Buenos Aires, 2011
- Caruso, Laura, *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2016
- Caruso, Laura, *La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre de 1916*, Mimeo, Bs. As., 2008
- Cerutti, Roberto, *Naturaleza jurídica de la responsabilidad del transportista en materia marítima y aeronáutica*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1969.
- Clapman, J. H., "Of empty economic boxes", in *The Economic Journal*, Vol. 32, No. 127. (Sep., 1922), pp. 305-314.
- Clark, John Bates, *The Distribution of Wealth: A Theory of Wages, Interest and Profits*, Macmillan Company, New York, 1908 (1899)
- Coca, J., *Derecho burgués y derecho obrero*, CEAL, Bs. As., 1985.
- Colmo, Alfredo, *El derecho marítimo obrero en la Conferencia Internacional del Trabajo*, Talleres Gráficos del Ministerio de Agricultura de la Nación, Buenos Aires, 1922.
- Colom, Eduardo, *El 17 de octubre, la revolución de los descamisados*, Buenos Aires, 1946.
- Coloma, *Defensa de la competencia. Análisis económico comparado*, Editorial Ciudad Argentina, Buenos Aires-Madrid.
- Contreras, Gustavo Nicolás, *La huelga marítima de 1950 y sus pormenores. Una aproximación al estudio de la estrategia de la clase obrera durante el gobierno peronista*, PIMSA, Documento de Trabajo N° 71, Buenos Aires, 2008-2009.
- Cordone, Héctor, *Apuntes sobre la evolución de la historia sindical en la Argentina. Una aproximación bibliográfica*, Documento de Trabajo N° 32, CEIL-CONICET, 1992.
- Cortés Conde, R., *La economía argentina en el largo plazo (siglos XIX y XX)*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1997.
- Cortes Conde, Roberto, *El Progreso Argentino, 1880- 1914*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1979.
- Cristini Marcela, Ramiro Moya y Guillermo Bermúdez, *Infraestructura y costos de logística en la Argentina*, Documento de Trabajo N° 75, FIEL, Bs. As., diciembre 2002.
- Cusminsky De Cendrero, Rosa, *Los Fisiócratas, Selección*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1991.
- Dahrendorf, Ralf, *Las clases sociales y su conflicto en la sociedad industrial*, Ediciones Rialp SA, Madrid 1962.
- Davolio, Amadeo, *Algunos aspectos del transporte en la economía argentina*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1954.
- De Diego, Julián A., *Manual del Trabajo y la Seguridad Social*, Lexis Nexis-Abeledo Perrot, Bs. As., 2002.
- De Imaz, José Luis, *Los que mandan*, Eudeba, Buenos Aires, 1964.
- Del Campo, "El origen del movimiento obrero argentino", en *Historia del movimiento obrero/2*, CEAL, Bs. As., 1973
- Del Campo, Hugo, *El Sindicalismo Revolucionario, 1905-1945*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1986.
- Del Campo, Hugo, *Sindicalismo y Peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Siglo XXI Editores Argentina, Buenos Aires, 2005.
- Dell 'Oro, Atilio, *Conferencia Internacional de Génova sobre el trabajo marítimo*, Est. Gráfico A. De Martino, Buenos Aires, 1920.
- Di Tella, Torcuato y otros, *Estructuras Sindicales*, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, 1969.

Di Tella, Torcuato, Lucien Brams, Jean Daniel Reynaud y Alain Touraine, *Sindicato y Comunidad. Dos tipos de estructura sindical latinoamericana*, Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1967.

Díaz Alejandro, Carlos F., *Ensayos sobre la historia económica argentina*, Amorrortu, Buenos Aires, 2002 (1970).

Díaz, H., *Ley Sáenz Peña. Pro y contra*, CEAL, Bs. As., 1983.

Diéguez, Héctor L. y Pablo Gerchunoff, "La dinámica del mercado laboral urbano en la Argentina, 1976-1981", en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, No. 93 (Apr. - Jun., 1984), pp. 3-40.

Diquatro, Pedro, "La Conferencia Internacional Marítima de Génova y los marinos argentinos", en *La Unión del Marino*, Buenos Aires, diciembre de 1920.

Dobb, Maurice, "El sistema de Sraffa y la crítica de la teoría neoclásica de la distribución", en Braun, Oscar (Selección), *Teoría del capital y la distribución*, Editorial Tiempo Contemporáneo, Buenos Aires, 1973.

Doderó, Luis, *La navegación en la Cuenca del Plata y sus propulsores. Origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada*, Impreco Gráfica, Buenos Aires, 1976.

Drakopoulos, Stavros A. and Ioannis Katselidis, "The Development of Trade Union theory and Mainstream Economic Methodology", in *Journal of Economic Issues*, N° 48(4), January 2012.

El Diario, números varios.

Escartín González, Eduardo, *Historia del pensamiento económico*, Edición digital.

Escartín González, Eduardo, *Historia del pensamiento económico*, Edición digital.

Esper, Mariano, *Manual de Contratos Civiles y Comerciales*. Parte Especial, Abeledo Perrot, Bs. As., 2011.

Esquivel, F. J. y J. A. Esquivel, "Los nuevos paradigmas de la Teoría de los Juegos desde la globalización" en *Revista de Paz y Conflictos*, Vol. 8, N° 1, 2015, pp. 25-40.

Falcón, Ricardo y Alejandra Monserrat: "Estado, empresas, trabajadores y sindicatos", en Falcón, Ricardo, *Nueva Historia Argentina Tomo VI*, Ed. Sudamericana, Bs. As., 2000.

Fava, Luis, *Aspectos económicos de la flota mercante argentina*, Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires, 1957.

Feldman, Jorge, Laura Golbert y Ernesto A. Isuani, *Maduración y crisis del sistema previsional argentino*, CEAL, Bs. As., 1988.

Fernández López, M., *Historia del pensamiento económico*, Edicon, Bs. As., 2007

Fernández, Arturo, *Crisis y Decadencia del Sindicalismo Argentino*, Ediciones de América Latina, Buenos Aires, 1998.

Ferreres, Orlando, *Dos Siglos de Economía Argentina (1810-2004). Historia Argentina en cifras*, Buenos Aires, El Ateneo-Fundación Norte y Sur, 2005

Fiorito, Alejandro y Fernando H. Azcurra, *Capital y Excedente*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2005.

Fiorito, Alejandro y Fernando H. Azcurra, *Capital y Excedente*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2005.

Fitch, John, *Función social del sindicalismo*, Editorial Veá y Lea, Buenos Aires, 1964.

Flichman, G., *La renta del suelo y el desarrollo agrario argentino*, Siglo XXI, México, 1977.

Frachtenberg, Eduardo, *Fletes marítimos, industria Naval y Balanza de pagos*, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Bs. As., 1970.

Friedman, Milton, "Comment on Marshall and Friedman on Union Strength, by Lloyd Ulman", in *Review of Economics and Statistics*, No. 37, (Nov. 1955), pp. 401-406.

Gallo, Ezequiel y Silvia Sigal, "La formación de los partidos políticos contemporáneos: la UCR (1890-1916)", en Di Tella, Torcuato, Gino Germani, Jorge Graciarena y Colaboradores, *Argentina, sociedad de Masas*, Eudeba, Buenos Aires, 1965.

Gardella, Sebastián José, *La marina mercante nacional*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1950.

Gargarella, Roberto, "Marxismo analítico. El marxismo claro", en *Doxa*, N° 17-18, 1995, pp. 231-255.

Garguín, "Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930", en Panettieri, José (comp.), *Argentina, trabajadores entre dos guerras*, Bs. As., Eudeba, 2000.

Garguín, Enrique, "Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930", en Panettieri, José (compilador), *Argentina: trabajadores entre dos guerras*, Eudeba, Buenos Aires, 2000.

Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach, *El ciclo de la ilusión y el desencanto. un siglo de políticas económicas argentinas 1880-2002*, Editorial Ariel, 2003.

Godio, Julio, Héctor Palomino y Achim Wachendorfer, *El movimiento sindical argentino (1880-1987)*, Puntosur Editores, Buenos Aires, 1988.

Goldín, Adrián (director), *Curso de derecho del trabajo y la seguridad social*, La Ley, Bs. As., 2012.

González Climent, Anselmo y Aurelio González Climent, *Historia de la Marina Mercante*, Tomo IV, Buenos Aires, 1972.

González Climent, Aurelio y Anselmo González Climent, *La marina mercante argentina de ultramar: barcos sin política naviera*, Volumen 3 de Ediciones Problemas Nacionales, Ediciones Problemas Nacionales, 1956.

González Climent, Aurelio, *Alberto Dodero, su vida, su obra, sus barcos*, Buenos Aires, 1989.

González Climent, Aurelio, *El Cabotaje en la Argentina*, Librería Editorial Ciencias Económicas Macchi, Bs. As., 1954.

González Climent, Aurelio, *Elementos para el estudio de la economía energética argentina*, Ediciones Macchi, 1955.

González Climent, Aurelio, *La industria naval argentina*, Universidad de Buenos Aires, Instituto de Economía del Transporte, 1956.

Gregorini Clusellas, Eduardo, *Locación de servicios y responsabilidades profesionales*, La Ley, Bs. As., 2001.

Guerrero, Diego, *Historia del pensamiento económico heterodoxo*, Editorial Trotta, Madrid, 1997.

Guerrero, Diego, *Historia del pensamiento económico heterodoxo*, Editorial Trotta, Madrid, 1997.

Guisarri, Adrián, *Mancur Olson (1932-1998). Sus principales contribuciones*, No 266, CEMA Working Papers: Serie Documentos de Trabajo., Universidad del CEMA, 2004.

Guzmán, Tulio, Héctor R. Ratto y A. Sarmiento Laspiur, *Manual del Marinero*, Dirección General del Personal, División Escuelas, Buenos Aires, 1923

Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la República verdadera; 1910-1930*, Editorial Emecé, 2007.

Herberg, Will, "Bureaucracy and Democracy in Labor Unions", in *The Antioch Review* Vol. 3, No. 3, Autumn, 1943.

Hicks, J. R., "Mr. Keynes and the Classics: A Suggested Interpretation", in *Econometrica*, Vol. 5, No. 2 (Apr. 1937), pp. 147-159.

Hines, A., "Trade Unions and Wage Inflation in the United Kingdom 1893-1961" in *Review of Economic Studies*, Vol. 31, (Oct. 1964), pp. 221-252

Hopkins, Nicholas, "Engels and Ibn Khaldún", in *Journal of Comparative Poetics* No. 10, Marxism and the Critical Discourse, Department of English and Comparative Literature, American University in Cairo and American University in Cairo Press, 1990.

Horowitz, Joel, *El radicalismo y el movimiento popular (1916-1930)*, Editorial Edhasa, Buenos Aires, 2015.

Huerta de Soto, Jesús, "La escuela austríaca moderna frente a la neoclásica", en *Libertas*, N° 31, Buenos Aires, octubre 1999.

Huerta de Soto, Jesús, *La escuela austriaca: mercado y creatividad empresarial*, Editorial Síntesis, 2000.

III Censo Nacional, Levantado el 1 de junio de 1914, Tomo I, Volumen I Antecedentes y Comentarios, Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1916

Iñigo Carrera, J. B., *Conocer el capital hoy. Usar críticamente El Capital. Volumen I: La mercancía, o la conciencia libre como forma de la conciencia enajenada*, Buenos Aires, Imago Mundi, 2007.

Iñigo Carrera, Juan, *De la simple mercancía a la mercancía-capital: la transformación de los valores en precios de producción*, CICP, Buenos Aires, 2005.

Iñigo Carrera, Juan, *El capital: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia*, Ediciones Cooperativas, Buenos Aires, 2004.

- Iñigo Carrera, Juan, *La acumulación de capital*, CICP, Bs. As., 1998
- Iñigo Carrera, Juan, *La formación económica de la sociedad argentina. Volumen I. Renta agraria, ganancia industria y deuda externa. 1882-2004*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2007.
- Iñigo Carrera, Juan, *La renta de la tierra. Formas, fuentes y apropiación*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2017
- Iñigo Carrera, Nicolás, *La estrategia de la clase obrera, 1936*, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, 2° Edición, Buenos Aires, 2004, pp. 16-21.
- Iserman, Theodore, "The Labor Monopoly Problem: Gwinn-Fisher Bill Would Effect Reforms", in *American Bar Association Journal*, Vol. 38, No. 9 (September 1952), pp. 743-747.
- Isuani, Ernesto A., *Los orígenes conflictivos de la seguridad social argentina*, CEAL, Buenos Aires, 1985
- IV Censo Nacional*, Tomo I, Dirección Nacional de Servicio Estadístico, Buenos Aires, 1947.
- James, Daniel, *Resistencia e Integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2005.
- Jevons, W. S., *La teoría de la economía política*, Pirámide, Madrid.
- Jevons, William S., *The Theory of Political Economy*, London: Macmillan and Co., 1888 (1871).
- Jevons, William Stanley, *La teoría de la economía política*, Ediciones Pirámide, Madrid, 1998.
- Johnson, John J., *La transformación política de América Latina: surgimiento de los sectores medios*, Ediciones Hachette, Buenos Aires, 1961 (1958 en inglés).
- Juárez, Juan C., *Los trabajadores en función social*, Ateneo, Buenos Aires, 1947.
- Kamin, Alfred, "The Fiction of Labor Monopoly: A Reply to Mr. Iserman", in *American Bar Association Journal*, Vol. 38, Issue 9 (September 1952), pp. 748-751.
- Katz, Claudio, *El porvenir del socialismo*, Ediciones Herramienta, Buenos Aires, 2004.
- Keynes, J. M., *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2005.
- Kicillof, Axel, "La Macroeconomía después de Lord Keynes", en Kicillof, *Tres ensayos sobre la Teoría General*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 2008
- Kicillof, Axel, "Macroeconomía después de Lord Keynes", en Kicillof, Axel, *Tres Ensayos sobre la Teoría General*, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Documentos del CEPLAD, 2008, pp. 125-185-189.
- Kicillof, Axel, *De Smith a Keynes. Siete lecciones de historia del pensamiento económico. Un análisis de los textos originales*, Eudeba, Buenos Aires, 2010.
- Kicillof, Axel, *Fundamentos de la Teoría General. Las consecuencias teóricas de Lord Keynes*, Eudeba, Buenos Aires, 2007.
- Kipp, Jacob, *Lenin and Clausewitz: The Militarization of Marxism, 1914-1921*, Soviet Army Studies Office, 1985.
- Knight, Karen, A. C. *Pigou's the theory of unemployment and its corrigenda: the letters of Maurice Allen, Arthur L. Bowley, Richard Kahn and Dennis Robertson*, Discussion paper 14.08, Business School, University of Western Australia, 2014.
- Kornblihtt, Juan, *Crítica del marxismo liberal. Competencia y monopolio en el capitalismo argentino*, Ediciones RyR, Buenos Aires, 2008
- Korsch, Karl, *Lucha de clases y derecho del trabajo*, Editorial Ariel, Barcelona, 1980, Capítulo 1 y 2.
- Krause, Martín, "Teoría de los juegos", en Krause, Martín, *Análisis económico del derecho. Aplicación a fallos judiciales*, La Ley, Buenos Aires, 2006.
- Kroeber, Clifton, *La navegación de los ríos en la historia argentina*, Paidós, Buenos Aires, 1967.
- La Argentina, número varios.
- Laclau, Ernesto, "Modos de producción, sistemas económicos y población excedente. Aproximación histórica a los casos argentino y chileno", en Giménez Zapiola, *El Régimen Oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, Amorrortu Editores, 1975.
- Lazzarini, Andrés, "La controversia del capital en perspectiva histórica: reconsiderando su relevancia en la teoría económica", en *Circus, Revista Argentina de Economía*, Nº 5, Mayo de 2013,
- Lázzaro, Silvia, *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*, CEAL, Buenos Aires, Tomo I y II, 1992.

- Leiserson, W. M., "Unemployment by A. C. Pigou", in *The American Economic Review*, Vol. 4, No. 4 (Dec., 1914), pp. 918-920.
- Lester, Richard, *As Unions Mature. An analysis of the evolution of American Unionism*, Princeton Legacy Library, 1958.
- Levaggi, Abelardo, "Historia del derecho argentino del trabajo (1800-2000)", en *Iushistoria*, Revista Electrónica N° 3, Universidad del Salvador, Buenos Aires, septiembre de 2006.
- Leyes, Rodolfo, "La primera de todas. El descubrimiento de huelgas obreras en los saladeros entrerrianos", en periódico cultural *El Aromo* N° 76, enero-febrero de 2014.
- Liberal, José, *Culminación del sindicalismo argentino. Síntesis histórica y recopilación legal*, Buenos Aires, 1951.
- Lindenboim; Javier y Agustín Salvia, *Hora de Balance: Proceso de Acumulación, mercado de trabajo y bienestar. Argentina, 2002-2014*, Eudeba, Buenos Aires, 2015.
- Lobato, Mirta Zaida y Juan Suriano, *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*, Edhasa, Bs. As., 2013.
- López, Andrés, *Desarrollo económico y sistema nacional de innovación en la Argentina*, Edicon, Buenos Aires, 2007.
- Lucena, Alberto y César Villena, "La batalla por el puerto de Buenos Aires. La Asociación del Trabajo frente a la Federación Obrera Marítima (1918-1921)", en *XIV Jornadas Interescuelas de Historia*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2 al 5 de octubre de 2013.
- Lucena, Alberto y Cesar Villena, "La Primera Burocracia Sindical. La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921", en *Anuario del CEICS* N° 2, Buenos Aires, 2008.
- Manzini, P., "Game Theoretic Models of Wage Bargaining", in *Journal of Economic Surveys*, N° 12, (Feb. 1998), pp. 1-41.
- Marotta, Sebastián, *El movimiento sindical argentino*, Ediciones Lacio, Buenos Aires, Tomo 1, 1960.
- Marotta, Sebastián: *El movimiento sindical argentino*, Ediciones Lacio, Buenos Aires, Tomo 2, 1961,
- Marshall, Adriana, "Mercado de trabajo y crecimiento de los salarios en la Argentina", en *Desarrollo Económico*, Vol. 15, No. 59 (Oct. - Dec., 1975), pp. 373-397;
- Marshall, Adriana, *El mercado de trabajo en el capitalismo periférico. El caso argentino*, CLACSO, México, 1981.
- Marshall, Alfred, *Principios de Economía. Introducción al estudio de esta ciencia*, Editorial Síntesis, Madrid, 2005
- Marsimian, Miguel Angel, *Política económica argentina de la marina mercante*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1966.
- Marx, Karl, *El Capital. Crítica de la Economía Política*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 1984.
- McCord Wright, David (Ed.), *The Impact of the Union: Eight Economic Theorists Evaluate the Labor Union Movement*, Harcourt, New York, 1951.
- Menger, Karl, *Principles of Economics*, Ludwig von Mises Institute, 1976 (1871).
- Modigliani, Franco, "Liquidity Preference and the Theory of Interest and Money", in *Econometrica*, Vol. 12, No. 1 (Jan. 1944), pp. 45-88.
- Mondino, Guillermo, Silvia Montoya and Manuel Willington, "Los mercados de trabajo regionales en la Argentina", en *Desarrollo Económico*, Vol. 38, (Autumn, 1998), pp. 247-265.
- Monserrat, M. Alejandra, "La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930", en Cañete Victoria y otros, *Los puertos y su gente, pasado, presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Ediciones Gesmar, Mar del Plata, 2011.
- Montuschi, *El poder económico de los sindicatos*, Eudeba, Buenos Aires, 1979.
- Montuschi, Luisa, *Un estudio cuantitativo acerca del poder económico de los sindicatos en el sector manufacturero argentino 1950-1965*, Tesis de doctorado, Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1975
- Moreno, Omar, *Desafíos para el sindicalismo en la Argentina*, Fundación Friedrich Ebert, Legasa, Buenos Aires, 1994.
- Moseley, Fred, *Ensayos de economía marxista*, Editorial Maia, Madrid, 2017.
- Mustapic, Ana María, "Conflictos institucionales durante el primer gobierno radical: 1916-1922", en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, No. 93 (Apr. - Jun., 1984), pp. 85-108.

- Napoleoni, Claudio, *El pensamiento económico en el siglo XX*, Editorial Oikos, Barcelona, 1964.
- Neffa, Julio César (Coordinador), *Teorías económicas sobre el mercado de trabajo*, Volúmenes I, II y III, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2006, 2007 y 2008.
- Neffa, Julio César, *Modos de Regulación, Regímenes de Acumulación y su crisis en Argentina (1880-1996). Una contribución a su estudio desde la Teoría de la Regulación*, Eudeba, Buenos Aires, 1998.
- Nove, A. y D. M. Nuti (Selección), *Teoría económica del socialismo*, FCE, México, 1978.
- Olmos, Alejandro, *Todo lo que usted quiso saber sobre la Deuda Externa y siempre le ocultaron*, Bs. As., Ed. De Los Argentinos, 1989.
- Olson, M., *El nacimiento y declive de las naciones*, Editorial Ariel, Barcelona, 1986.
- Olson, M., *La lógica de la Acción Colectiva. Bienes Públicos y la Teoría de Grupos*, Noriega Editores, México, 1992.
- Olson, M., *The Logic of Collective Action. Public Goods and the Theory of Groups*, Harvard University Press, 1971.
- Oribe, F. I., "Derecho Marítimo....", en *Anales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, Tomo 2, Bs. As., 1912.
- Ortiz, R., *Historia Económica de la Argentina*, Plus Ultra, Bs. As., 1978
- Ortíz, R., *Valor económico de los puertos argentinos*, Editorial Losada, Bs. As., 1943.
- Packard, Vance, *Los buscadores de prestigio*, Eudeba, Buenos Aires, 1962; Lipset, Seymour Martín, *El hombre político*, Eudeba, Buenos Aires, 1964.
- Padín, Luis, "Argentina, un desafío al mundo para salir del caos", en *Boletín del Centro Naval N° 816*, enero de 2007.
- Panettieri, José, *Las primeras leyes obreras*, CEAL, 1984.
- Pantaleo Abalos, Mario Jorge, "Puerto de aguas profundas como polo de desarrollo", en *Realidad Económica N° 18*, Bs. As., 1974.
- Pasini Costadoat, Carlos Alberto, *El derecho aeronáutico de guerra*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1950.
- Peralta Ramos, Mónica, *Etapas de acumulación y alianzas de clases en la Argentina (1930-1970)*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 1972.
- Perelman, Ángel, *Cómo hicimos el 17 de octubre*, Buenos Aires, 1961.
- Pereyra, Horacio, *Competencia entre puertos. Buenos Aires-Montevideo y la Ley de Aduanas de 1835*, Ediciones Macchi, 1984.
- Pérez de Antón, Francisco, *El legado de la escuela de Salamanca*, Conferencia expuesta en la Universidad Francisco Marroquín el 6 de mayo de 1992,
- Pérez, María Emilia, *La navegación fluvial y el sistema portuario en Chaco y Formosa entre 1880 y 1960*, Cuadernos de Geohistoria Regional N° 28, Resistencia, Chaco, 1993.
- Persello, Ana Virginia, "Los gobiernos radicales: debate institucional y práctica política", en Falcón, Ricardo, *Nueva Historia Argentina*, Tomo 6, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2000.
- Petro, Sylvester, *Los sindicatos y la libertad*, Centro de Estudios sobre la Libertad, Buenos Aires, 1962.
- Petro, Sylvester, *Poder sindical y apoyo del gobierno*, Centro de Estudios sobre la Libertad, Buenos Aires, 1960.
- Petro, Sylvester, *The Labor Policy and Free Society*, The Ronald Press Company, New York, 1957.
- Phelps, Vernon, "El crecimiento de las inversiones extranjeras en la Argentina, 1910-1934", en Giménez Zapiola, Marcos (compilador), *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, Bs. As., Amorrortu, 1975.
- Phillips, A. W., "The Relation between Unemployment and the Rate of Change of Money Wage Rates in the United Kingdom, 1861-1957", in *Economica*, New Series, Vol. 25, No. 100 (Nov., 1958), pp. 283-299.
- Pianetto, Ofelia, "Mercado de trabajo y acción sindical en la Argentina, 1890-1922", en *Desarrollo Económico*, Vol. 24, No. 94 (Jul. - Sep., 1984), pp. 297-307.
- Pigou, A. C., *The Theory of Unemployment*, MacMillan and Co., London, 1933.
- Pigou, A. C., *Unemployment*, Henry Holt and Company, New York, 1913.
- Ponce, Ángel, *Historia del movimiento obrero argentino*, Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1947.

- Rapalo, María Ester, *Patrones y Obreros. La ofensiva de la clase propietarias*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2012.
- Rapoport, Mario, "El triángulo argentino: Las relaciones económicas con Estados Unidos y Gran Bretaña, 1914-1943.", en Rapoport, Mario (compilador), *Economía e Historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Editorial Tesis, Buenos Aires, 1988..
- Recalde, Héctor, *Una Historia Laboral Jamás Contada*, Editorial Corregidor, 2012.
- Reyes, Cipriano, *Cómo yo hice el 17 de octubre*, Buenos Aires, 1973.
- Ricardo, David, *Principios de economía política*, Sarpe, Madrid, 1985.
- Robison, Joan, *The Economics of Imperfect Competition*, Macmillan, London, 1969.
- Rock, David, *El Radicalismo Argentino, 1890-1930*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 2001.
- Rodríguez Caballero, Juan Carlos, *La economía laboral en el período clásico de la historia del pensamiento económico*, Tesis Doctoral, Universidad de Valladolid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Valladolid, 2003.
- Ross, Arthur M., "The Trade Union as a Wage-Fixing Institution", in *The American Economic Review*, Vol. 37, N° 4, 1947
- Rubín, Isaac Illich, *A History of Economic Thought*, Pluto Press, New York, 1987.
- Rudé, George, *The Crowd in History. A Study of Popular Disturbances in France and England, 1730-1848*, Wiley & Sons, New York, 1964.
- Russo, Luis, *La marina mercante argentina*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1937.
- Sábato, Hilda y Luis Alberto Romero, *Los trabajadores de Buenos Aires: la experiencia de mercado 1850-1880*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1992.
- Sánchez, Carlos, "Montuschi, Luisa, El poder económico de los sindicatos", en *Crítica & Utopía. Latinoamericana de Ciencias Sociales*, CLACSO, Buenos Aires, 1981.
- Santella, Agustín y Eduardo Sartelli, "CICSO: Marxismo, Historia y Ciencias Sociales en la Argentina", en *Razón y Revolución*, N° 6, Buenos Aires, otoño de 2000.
- Santella, Agustín, "El debate sobre bases contra direcciones sindicales revitalizado", en *Estudios del Trabajo*, N° 53, Buenos Aires, junio de 2017.
- Sartelli, Eduardo: "Celeste, Blanco y Rojo. Democracia, nacionalismo y clase obrera en la crisis hegemónica (1912-1922)", en: *Razón y Revolución*, N° 2, Buenos Aires, 1996.
- Sawyer, M. C., *The Economics of Michael Kalecki*, Macmillan, Hundmills, 1985
- Schumpeter, Joseph, *Teoría del desenvolvimiento económico*, Fondo de Cultura Económico, México, 1963 (1912).
- Senén González, Santiago y Fabián Bosoer, *La Lucha Continúa. 200 años de historia sindical en la Argentina*, Editorial Vergara, Buenos Aires, 2012.
- Serrano, Ana, "Luces y sombras sobre el sindicalismo revolucionario en Argentina: balance historiográfico para un nuevo estudio", en *Hic Rhodus, Crisis capitalista, Polémica y Controversia*, Número 9, diciembre de 2015
- Shaikh, Anwar, *Valor, acumulación y crisis. Ensayos de economía política*, Ediciones RyR, Buenos Aires, 2006.
- Siepe, Raimundo y Monserrat Llairó, *Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955*, Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, Documento de Trabajo N° 12, Buenos Aires, noviembre de 2001.
- Smith, Adam, *An inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Liberty Classic, Indianapolis, 1981.
- Smith, Peter, "Los radicales argentinos y la defensa de los intereses ganaderos, 1916-1930" (1967), en Giménez Zapiola, *El régimen oligárquico*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 1975.
- Soprano, Germán, "El Departamento Nacional del Trabajo y su Proyecto de Regulación Estatal de las Relaciones Capital-Trabajo en Argentina 1907-1943", en Panettieri, José (comp.), *Argentina, trabajadores entre dos guerras*, Bs. As., Eudeba, 2000.
- Sraffa, Piero, "Las leyes de los rendimientos en condiciones de competencia", en *El Trimestre Económico*, Vol. 9, No. 34(2) (Jul.-Sep., 1942), pp. 253-274.
- Stadler, Remigio, *Política de la marina mercante nacional*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1937.

Starosta, Guido y Gastón Caligaris, *Trabajo, valor y capital. De la crítica marxiana de la economía política al capitalismo contemporáneo*, Universidad de Quilmes, Buenos Aires, 2017, Capítulo 1.

Starosta, Guido, *Science as Practical Criticism. An Investigation into Revolutionary Subjectivity in Marx's Critique of Political Economy*, PhD Thesis, Department of Sociology, University of Warwick, 2005.

Suriano, Juan, "El estado argentino frente a los trabajadores urbanos: política social y represión, 1880-1916", en *Anuario 14*, Segunda Época, Rosario, 1989-1990.

Suriano, Juan, "La política laboral durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen: entre continuidades y rupturas, el rol del Departamento Nacional del Trabajo", en Plotkin, Mariano y Eduardo Zimmermann (comp.), *Los saberes del Estado*, EDHASA, Bs. As., 2012.

Tannenbaum, Frank, *Filosofía del Trabajo*, Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1957.

Thompson, E.P., *The Making of the English Working Class*, Víctor Gollancz, London, 1963.

Torre, Juan Carlos, "Acerca de los estudios sobre la historia de los trabajadores en Argentina", en *Anuario IEHS N° 5*, Tandil, 1990.

Torre, Juan Carlos, *El gigante invertebrado. Los sindicatos en el gobierno, Argentina 1973-1976*, Siglo XXI de Argentina Editores, Buenos Aires, 2004.

Torre, Juan Carlos, *La Vieja Guardia Sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo*, Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Buenos Aires, 2006.

Tow, Fernando, "Una comparación de modelos de conducta sindical", en De Pablo, Juan Carlos y Fernando Tow, *Lecturas de microeconomía por economistas argentinos*, Editorial El Coloquio, Buenos Aires, 1976.

Troncoso, Oscar, *Fundadores del gremialismo obrero 1*, CEAL, Buenos Aires, 1983.

Ulman, L. L., "Marshall and Friedman on Union Strength", in *Review of Economic and Statistics*, Vol. 37, No. 4, (Nov. 1955), pp. 384-401.

Unión del Marino, *Números Varios*, 1916-1921.

Unsaín, Alejandro, "Conferencia Internacional de Génova", en *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo N° 47*, Imprenta Kosmos, Buenos Aires, 1920

Valdez, Goyeneche, Jorge, *La estructura pesquera argentina. El problema pesquero en la economía argentina*, Eudeba, 1974.

Vázquez Presedo, "Navegación y puertos en el desarrollo de la economía argentina en el período 1875-1914", en AAVV., *Temas de historia marítima argentina*, FAEM, Bs. As., 1970.

Vázquez Presedo, Vicente, *El caso argentino. Migración de factores, comercio exterior y desarrollo, 1875-1914*, Eudeba, Buenos Aires., 1971.

Vázquez Presedo, Vicente, *Estadísticas Argentina (Comparadas), Tomo I y II*, Ediciones Macchi, Buenos Aires, 1971 y 1976.

Vázquez Villard, A., *El sindicato en el derecho argentino*, Astrea, Buenos Aires, 1981.

Viguera Molins, María Jesús, *Ibn Jaldún: el Mediterráneo en el siglo XIV: auge y declive de los imperios*, Fundación José María Lara, 2006.

Villena, Cesar, *Capital, clase obrera y burocracia sindical*, Documento de Trabajo, CICP, Buenos Aires, Julio de 2018.

Villena, César Ángel Oscar, *La lucha de clases en el puerto de Buenos Aires: La Federación Obrera Marítima 1920-1921*, Tesis de Licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2009.

Walras, León, *Elementos de Economía Pura o Teoría de la riqueza social*, Alianza Editorial, Madrid 1987.

Wright Mills, C., *The New Men of Power. America's Labor Leaders*, 1948;

Zorrilla, Rubén H., *El liderazgo sindical argentino. Desde sus orígenes hasta 1975*, Ediciones Siglo Veinte, Buenos Aires 1983.