

## 2º JORNADAS DE INVESTIGADORES EN FORMACIÓN

Reflexiones en torno al proceso de investigación.

IDES, 14, 15 y 16 de noviembre de 2012

**Eje: La problemática del trabajo en el diálogo interdisciplinario: abordajes y perspectivas**

Coordinadores:

Vanesa Coscia: [vanesa.coscia@gmail.com](mailto:vanesa.coscia@gmail.com) Carolina Dursi: [carolina.dursi@gmail.com](mailto:carolina.dursi@gmail.com)

Verónica Millenaar: [veromillenaar@yahoo.com.ar](mailto:veromillenaar@yahoo.com.ar) Silvina Pascucci, Federico Walhberg

AUTORES:

- Lucena, Alberto, FFyL UBA, Profesor en Historia, [albertolucena8@hotmail.com](mailto:albertolucena8@hotmail.com)
- Villena, Cesar Angel Oscar, FFyL UBA, Profesor y Licenciado en Historia, [octubre2110@hotmail.com](mailto:octubre2110@hotmail.com)

TÍTULO DE LA PONENCIA:

“Decretos de oficialización:

el cruce entre el poder estatal y el poder de la Federación Obrera Marítima”

### **Resumen**

El período 1916-1922 se destaca como el de mayor cantidad de huelgas de la historia argentina. La primera democracia burguesa fue la que mostró el mayor nivel de lucha de los trabajadores. A diferencia de años anteriores, la acción estatal no se centró en el ataque directo y en la represión al movimiento obrero. El estado dirigido por Yrigoyen se dotó de diferentes mecanismos de negociación con la dirección sindical. Tras la derrota de la clase obrera en 1910, la burguesía halló otras formas de enfrentarse al avance de las organizaciones de los trabajadores.

En el período mencionado, una central sindical actuaba como la principal protagonista de los asalariados, la Federación Obrera Regional Argentina del IX Congreso. Dentro de ella, un gremio en particular era la vanguardia, el más importante en su peso económico y político, la Federación Obrera Marítima, dirigida por Francisco J. García, un dirigente bastante olvidado en la historia del proletariado argentino.

En 1916-17, en una huelga marítima, Yrigoyen se negó a intervenir con la fuerza pública contra este gremio. Este hecho marcó un hito en la nueva relación entre el Estado y el movimiento sindical, y el inicio de la alianza entre presidente y la FOM.

En este trabajo queremos analizar un elemento casi desconocido para quienes estudian la clase obrera en este período. El estado se dio una serie de instrumentos jurídicos, entre ellos, *los decretos de oficialización del trabajo marítimo y portuario*, para regular

el trabajo de los obreros en la rama de cabotaje y aledañas. Estas normas terminaron siendo un medio de sostén del desarrollo del poder de la FOM. El objetivo de este trabajo, entonces, es ver el cruce entre la fuerza del gremio más importante y la acción del Estado plasmada en formas jurídicas analizando estos *decretos de oficialización* y las acciones del sindicato.

### **Nuestra investigación sobre la FOM.**

El período de la primera presidencia de Yrigoyen fue el de mayor cantidad de huelgas de la historia argentina. La central obrera más importante fue la FORA IX, de tendencia sindicalista revolucionaria. Dentro de ella, entre 1916 y 1921, se destacó como gremio más importante la Federación Obrera Marítima (FOM). Ante la casi inexistencia de estudios sobre esta organización, se constituyó en nuestro objeto de estudio. La investigación que ahora estamos presentando surge a partir de ciertas líneas de profundización en el análisis de nuestro objeto de estudio.

Comenzamos nuestro estudio sobre la FOM apropiándonos del poco conocimiento existente al respecto, utilizando las obras clásicas de David Rock, Sebastián Marotta, Rubens Íscaro, Hugo del Campo, entre otros, y, específicamente sobre los marítimos, los trabajos de Adelman, Eduardo Sartelli y Laura Caruso.<sup>1</sup> Paralelamente, comenzamos describiendo sistemáticamente el objeto y sus principales intervenciones sociales en las huelgas generales, con los documentos emitidos por ella y por la FORA IX.

Partiendo del proceso de trabajo pudimos dar cuenta del tipo de explotación que sufrían estos obreros; las relaciones que se establecían con el capital y entre los diferentes grupos de obreros que intervenían en dicho proceso.

Desde el inicio, también, necesitamos conocer la estructura del capitalismo argentino, particularmente de las fracciones que explotaban a los marítimos: los armadores navieros, y dentro de ellos la compañía Nicolás Mihanovich, principal empresa de cabotaje en el período y como tal, la patronal de más poder que enfrentaba al sindicato. Aquí la clave estuvo en el uso de las memorias de su gerente, Luis Dodero, entre otros

---

<sup>1</sup>Adelman, Jeremy: "State and Labour in Argentina: The Portworkers of Buenos Aires, 1910-21", en *Journal of Latin American Studies*, Cambridge University Press, 1993, Vol. 25, No. 1, pp. 73-102; Caruso Laura, "La industria marítima en Argentina (1870-1930): su régimen de trabajo" en *Razón y Revolución N° 11*, Buenos Aires, 2003; Caruso, Laura, "La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre 1916" en *Revista de Estudios Marítimos N° 1*, Mar del Plata, 2008; Caruso Laura, "El Soviet del Puerto de Buenos Aires: trabajadores marítimos, contratación exclusiva y decretos de oficialización (1919-1921)", ponencia presentada en la mesa N° 2 de V JORNADAS NACIONALES ESPACIO, MEMORIA, IDENTIDAD Rosario, 8, 9 y 10 de Octubre de 2008; Sartelli, E. *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.

capitalistas. De esta manera fuimos atravesando los bemoles del oficio de historiador: nuestro objeto al ser de carácter social, debe ser observado desde las diferentes perspectivas que los estudios sociales han desarrollado para poder verlo en la complejidad de sus interconexiones. Así, partiendo de un relato que reconstruía la actividad de estos obreros, comenzamos a profundizar en la historia económica del período, en particular la llamada historia de empresas, para entender cómo eran específicamente los polos que intervenían en la lucha de clases. Sin embargo estos polos enfrentados no operaban en el vacío, por lo que, a su vez, debimos investigar diversas fracciones obreras (como los ferroviarios o los estibadores, por nombrar algunas) para entender la dinámica que la FOM establecía con sus compañeros de clase. Aquí debimos contemplar una mirada socio-histórica que reúna el todo y las partes.

Otro elemento derivador fue el Estado. La acción de la burguesía y sus diversas estrategias en el tiempo contaron con el aparato estatal para desplegarse, y debimos perfeccionar nuestro conocimiento en esa área de estudios para poder completar un cuadro donde la ecuación Capital-Trabajo-Estado nos facilitara la información del peso de cada una de las determinaciones específicas con las que contaríamos a nivel conceptual para alcanzar una explicación sobre los hechos que íbamos esbozando.

En este punto, abordamos el estudio que hoy presentamos: *Decretos de oficialización: el cruce entre el poder estatal y el poder de la Federación Obrera Marítima*, para el cual, esta vez, debimos abordar el problema del emergente jurídico en la lucha de clases. Este abordaje descubre un problema de difícil valoración: la acción de la superestructura sobre la estructura.

La experiencia de esta investigación que lleva un lustro, nos ha convencido en la inutilidad de establecer a priori un plazo para su concreción. El estudio científico, si es abordado con verdadera honestidad intelectual, debe realizar el recorrido que su objeto le exige, y los recortes no pueden ser una excusa para parcelar artificialmente la realidad que los hombres viven como un todo. Por el contrario, la búsqueda de las determinaciones fundamentales de cada fenómeno nos enfrenta al desafío de usar múltiples disciplinas.

Otro aspecto de la investigación como problema son las fuentes históricas. Si miramos nuestro recorrido en perspectiva, comienza en aquellos lugares que actúan como reservorio de los archivos obreros, como el archivo del Cedinci; la biblioteca Juan B. Justo; la biblioteca de la Federación Libertaria Argentina; la biblioteca José Ingenieros; para luego recorrer los archivos de los propios sindicatos; de la Central General del

Trabajo; archivos personales, etc. En la medida que estas mostraban sus potencialidades y déficit, la búsqueda derivó en las grandes bibliotecas que pudieran contener archivos útiles: Biblioteca Nacional, del Congreso, etc. Pero a medida que nuestro objeto se complejizaba, avanzamos sobre reservorios que nos pudieran ofrecer fuentes más específicas: la Tornquist del BCRA; el Archivo General de la Nación; de los Ministerios del Interior, de Trabajo, de Economía; la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la UBA y la Biblioteca de la Corte Suprema de Justicia.

Esto implicó el acceso a una enorme cantidad de fuentes de diversa índole, que se digitalizó mediante archivos fotográficos, cada una de las cuales debió pasar por la crítica historiográfica para poder establecer su valor e incluirla o desecharla en nuestro trabajo.<sup>2</sup>

El cruce entre el poder sindical y el poder estatal surgió como dato en la historia fáctica, pero debimos conceptualizarlo a partir de la profundización del conocimiento sobre lo que se estaba cruzando y las instituciones que surgían producto de esta dinámica. Esta es la tarea de la cual estamos en la actualidad, siendo la presente ponencia solo una parte de ella.

### **Los avances principales.**

Entre 1916 y 1921, como ya dijimos, la Federación Obrera Marítima fue el principal gremio del país. Nuestra primera hipótesis general de trabajo, elaborada bajo la dirección del historiador Eduardo Sartelli, es que la FOM constituyó la primera burocracia sindical argentina.

No obstante, lo primero era explicar la fuerza del gremio. El sindicato marítimo llegó a ser la columna vertebral del movimiento obrero gracias a varios factores. En primer lugar, el proceso de trabajo de la rama de cabotaje implicaba que los obreros viajan

---

<sup>2</sup> Hemos trabajado para el período 1910-1930 sobre la FOM, entre otras, con las siguientes fuentes. Periódicos: *Boletín de la Unión del Marino 1920-1921*; *Boletín de la Asociación del Trabajo*; *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo* I/1, 05-02-1920; *El Diario*; *La Acción Obrera*; *La Argentina*; *La Concordia*; *La Época*; *La Fronda*; *La Internacional*; *La Nación*; *La Organización Obrera*; *La Prensa*; *La Unión del Marino*; *La Vanguardia*. Memorias: Borda, Angel (1987): *Perfil de un libertario. Cuentos, narraciones y poesías del butiral. Historia sindical de Entre Ríos*, Editorial Reconstruir, Buenos Aires, 1987; 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, Memorias Personales*, Buenos Aires, 1976; Marinelli, Fortunatto, *Por el derecho obrero. Resumen histórico de la gran huelga marítima. Febrero 12 1920-marzo 10 1921*, Mayo de 1921 (folleto); *Memoria y Balance del Consejo Federal del Undécimo Congreso (enero de 1919-noviembre 1920) de la FORA*, Talleres Gráficos de 1º compañía General de Fósforos, Buenos Aires; "Memorial de la FOM", publicado en *Boletín de la Unión del Marino, Buenos Aires*, abril 10 de 1920. Otros Documentos: *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*; *Actas del Directorio de la Empresa Mihanovich, Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*; *Actas de Debate Parlamentario sobre la Ley de Jubilaciones de 1924*; documentos varios del Fondo Bilsky del Cedinci sobre Trabajadores Marítimos y Portuarios.

constantemente a lo largo del país donde podían desarrollar y difundir su programa. En segundo lugar, el hecho de controlar el transporte de mercancías hacia el puerto de Buenos Aires, le daba un lugar estratégico en la acumulación de capital en Argentina. Una huelga suya, suponía la paralización momentánea del ciclo de valorización del capital. Por otro lado, la dirección de la FOM había logrado pactar una alianza con los oficiales, que eran la dirección técnica de los barcos, y con las direcciones del resto de los sindicatos con los que interactuaba en el proceso de trabajo, dentro o fuera del país. Así, por ejemplo, los marítimos paraguayos y uruguayos se plegaban a los boicots cuando la FOM se hallaba en conflicto con alguna empresa.

En cuarto lugar, la dirección sindicalista había trazado una alianza fáctica con el gobierno nacional encabezado por Yrigoyen. Éste prometía no reprimirlos ni perjudicarlos en sus intereses corporativos, y el gremio procuraba que la explotación de los obreros de la rama siguiera su curso. Este elemento había permitido al sindicato ganar varias huelgas contra las empresas armadoras (en los años 1916; 1917; 1918 y 1919) y apoyar a los trabajadores de otras ramas en conflicto, cumpliendo un pacto de solidaridad que los unía.

Así la dirección sindicalista de los marítimos, encabezada por Francisco Javier García, había logrado fortalecerse y aglutinar detrás de sí una alianza entre los obreros de la tripulación y la oficialidad, y desarrollar el sindicato como institución, mientras que lo instalaba como la dirección de la mayoría del movimiento obrero<sup>3</sup>. Por su parte, la alianza con Yrigoyen se materializó en una serie de *decretos de oficialización* que le daban de hecho el control de quién podía trabajar y quién no en los barcos. Dentro de los cuatro factores expuestos para explicar la fuerza del gremio, esta alianza es clave para entender la diferencia entre la FOM y el resto de los sindicatos: al acrecentar su poder corporativo -habida cuenta que solo subían a los barcos sus afiliados ( de allí que 95 % de los obreros marítimos estuvieran afiliados al gremio)- pudieron boicotear a diversas empresas en conflicto con otras fracciones obreras, garantizando de esta manera el triunfo de los reclamos de sus compañeros de clase.

### **La Huelga de 1919 y los Decretos de Oficialización**

Poco conocida resulta la huelga marítima que se dio en paralelo a la Semana Trágica. La FOM venía exigiendo durante septiembre de 1918 que fuera consultada para cubrir las

---

<sup>3</sup> La FOM pertenecía a la Federación de Obreros Regional Argentina del 9º congreso, y si bien existía otra central la FORA V (anarquista), la FORA IX lleva ampliamente la delantera en este período de sindicalización de los obreros argentinos.

vacantes que se produjeran en los trabajos del puerto y las naves. Ante el creciente poder de la FOM, a principios de enero de 1919, las empresas navales nucleadas en el Centro de Cabotaje, decretaron un lock-out, con la intención de debilitar al gremio. Éste reaccionó con la huelga. Dice la FORA IX en su balance sobre los sucesos:

“El C. F. de la F. O. R. A., en conocimiento de los sucesos sangrientos ocurridos en día 7 del corriente en el barrio de Nueva Pompeya entre el personal huelguista de la casa Vasena, por una parte, y los crumiros de la misma, policía y bomberos, por otra, expresa su entusiasta solidaridad con los valientes huelguistas de aquella casa metalúrgica y su intensa protesta por el proceder de las fuerzas del Estado, las que no solo ampararon a los mercenarios armados por Vasena, sino que colaboraron con sus armas en la pretensión de aquellos de intimidar a los obreros en huelga, cuyas peticiones este Consejo Federal considera justa y de imprescindible satisfacción.”<sup>4</sup>

La dirección de la FORA IX no sólo pensaba en los acontecimientos de Vasena (que conocía desde sus inicios, inclusive la FOM había rechazado, en diciembre de 1918, un pedido de solidaridad realizado por los metalúrgicos de la casa) sino que tenía claro que tal movilización de fuerzas armadas (más allá de las internas sindicales) ponía en peligro la huelga que llevaba a cabo en paralelo su sindicato más importante, la FOM. La dirección de la FORA IX temía que la represión de la Semana Trágica diera lugar a la represión en el puerto a la huelga marítima, lo que podría haber dañado seriamente a su sindicato más importante. El 11 de diciembre de 1918 la FOM presentó un pliego de condiciones al Centro de Cabotaje, en el que exigió mejores salarios, una reglamentación del trabajo a bordo, aumento en las asignaciones para la manutención, fijación de descenso semanales y el suministro de común acuerdo con las organizaciones de oficiales, del personal para la formación de las tripulaciones.

La primera parte de la huelga se inició entre el 6 y el 7 de enero y terminó el 1° de febrero. A los pocos días de haberse aceptado el acuerdo, los obreros marítimos decidieron hacer un boicot a la carga del Molino Central, por hallarse sus obreros en conflicto. Este hecho es una de las razones por la cual las empresas decretaron un lock out, acompañado por la Asociación del Trabajo, creada recientemente en 1918. La FOM dio por terminado el conflicto el 15 de abril de 1919 con el siguiente comunicado:

“La tripulación al volver a bordo, lo hará ocupando los mismos puesto que ocupaban cuando desembarcaron. Las peticiones de personal para los barcos las hará la aduana [a

---

<sup>4</sup> Memoria y Balance de la FORA IX, 1920 (MB), pág., 5, columna 1.

resguardo] a la Federación Obrera Marítima, el que, para embarcarse, no necesita de una nueva inscripción, bastándole al tripulante acreditar su condición de tal con la libreta de navegación extendida por la prefectura general de puertos. El pago de los haberes de la tripulación lo efectuará la aduana. *Toda reclamación que se relacione con la falta de cumplimiento del pliego de condiciones o cualquier cuestión que afecte los intereses de los asociados, deberá hacerse a la aduana, y en caso de no tener éxito, la acción remitirá todos los informes que considere necesarios a esta secretaría, para que el consejo federal se encargue de la transmisión del asunto. En ningún caso de debe parar la navegación o las operaciones de un buque, sin previa consulta a la secretaría central. De acuerdo con los intereses del gremio se ha resuelto no trabajar ni navegar con personal que no esté asociado. De manera que los camaradas deberán poner el mayor empeño en dar cumplimiento a esta resolución, máxime cuando para evitar conflictos, la aduana no embarcará sino el personal que le provea la F. O. M.* Para el cobro del mes de febrero, los patronos deberán enviar las planillas a esta secretaría, que lo gestionará. Por último, todas las cuestiones que ocurran a bordo de los buques cuyos armadores no residan en esa localidad, cuando ofrezcan dificultades para su solución, deberá consultarse al consejo para que éste realice las gestiones que crea conveniente.”<sup>5</sup>

Si analizamos más detenidamente este párrafo, se destacaba la asunción por parte de la FOM del acuerdo con el gobierno, que implicaba la alianza de facto entre estos obreros y el Estado. Por un lado, el sindicato aceptaba la intervención de la *aduanas como árbitro*, colocando como mediador permanente y privilegiado al Estado, y en *ningún caso se debía parar la navegación o las operaciones de un buque, sin previa consulta a la secretaría central*”. Por otra parte el sindicato lograba el reconocimiento del control sobre la contratación de la fuerza de trabajo, por ello afirmaban que “de acuerdo con los intereses del gremio se ha resuelto no trabajar ni navegar con personal que no esté asociado. De manera que los camaradas deberán poner el mayor empeño en dar cumplimiento a esta resolución, máxime cuando para evitar conflictos, la aduana no embarcará sino el personal que le provea la F. O. M.”

La huelga había provocado una paralización casi absoluta del puerto de Buenos Aires, lo que había implicado, una paralización de la circulación de mercancías. Frente a este estado de cosas, el gobierno tuvo que salir a garantizar el funcionamiento de la

---

<sup>5</sup> MB, pág. 10-11. La cursiva es nuestra.

acumulación de capital y decidió sacar una serie de *decretos de oficialización* de los servicios portuarios.

Los directores de la empresa Mihanovich sostenían por entonces que “el gobierno ante el fracaso de estas gestiones, a continuación, promulgó con fecha 15 de marzo un nuevo decreto por el cual todos los vapores en el puerto quedan obligados a partir del 14 del cte. a descargar, facilitando el gobierno el personal y elementos necesarios para estas operaciones. Se presume que el Centro de Navegación aceptará en reunión de hoy de ensayar la aplicación de dicho decreto de oficialización del trabajo de estiba, dado que el gremio de estibadores no se opone pero dicho decreto no soluciona el conflicto del Centro de Cabotaje. En vista de que no trata sobre las divergencias entre armadores y obreros marítimos.”<sup>6</sup>

Como hemos estado viendo, cuando se paralizaba el trabajo en el puerto, el Estado se brindaba a intervenir para garantizar que el proceso no se estancara. Durante la primera democracia burguesa aparecieron varios decretos y algunas resoluciones para materializar tal objetivo, que hemos agrupado por comodidad bajo el nombre de *decretos de oficialización del trabajo marítimo*. Según consta en el digesto más importante de la época, podríamos enunciar los siguientes: Decreto del 22 de febrero de 1919; Decreto de 15 de marzo de 1919; Decreto del 28 de marzo de 1919; Decreto del 26 de mayo de 1919; la Resolución del 4 de junio de 1919; la Resolución del 21 de mayo de 1921, y, el Decreto del 13 de septiembre de 1921. Los efectos jurídicos de cada uno de ellos continuaron a lo largo de todo el periodo de la presidencia de Yrigoyen. Quisiéramos concentrarnos, por una cuestión de espacio y por la consistencia de la norma, en el tercero de la lista.

El 28 de marzo el Gobierno Nacional sostenía 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.*”<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> *Actas del Directorio de la empresa Nicolás Mihanovich, N° 271, 18 de marzo 1919, pág. 124.*

<sup>7</sup> “Decreto de 28 de marzo de 1919”, en *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo*, 5 de octubre de 1921. Las cursivas son nuestras.

Básicamente este decreto del 28 de marzo, establecía que debían oficializarse *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. Luego, que los Agente, Compañías y Propietarios de Embarcaciones del Cabotaje, debían pasar 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 entre las Empresas y su personal para el pago de este último. Además, toda operación que se realizara con el trabajo del buque o embarcaciones, carga, descarga, alije o trasbordo y reembarco, se entendía comprendida en este Decreto.* Se autorizaba a la Aduana de la Capital, para que abone los jornales por los días del mes de febrero que se adeudaban a las tripulaciones, imputándose este gasto a la Cuenta de Servicios Portuarios. Los Propietarios o Agentes debían depositar el importe de los sueldos de sus respectivas tripulaciones antes del 25 de cada mes en el Banco de la Nación. Finalmente, se facultaba a la Aduana de la Capital a emplear las embarcaciones fiscales para el alije de mercadería de los buques mayores, como para toda operación en el Puerto de la Capital.<sup>8</sup>

Muchas de estas medidas ya habían aparecido en decretos anteriores que el Estado había emitido para tratar el problema que generaba la paralización del puerto. Nos concentramos en éste porque de alguna manera sintetiza a los 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, el creciente protagonismo del Estado implicaba en realidad el creciente poder de la organización de los obreros marítimos.

Es necesario marcar un elemento que tampoco surge a primera vista. 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

---

<sup>8</sup>Ídem.

(representado por la Aduana). Recién, después de dada esta relación, podía darse la relación Estado/empresas por la provisión de mano de obra.

La burguesía había cambiado de estrategia, por lo menos con una parte del movimiento obrero. De una represiva, pasó a una que contemplaba también la conciliación.

En 1916, se había abierto la alianza de Yrigoyen con la dirección de la FOM, que se. A cambio, la FOM buscaba reformas -apoyada en la unión entre la tripulación y la oficialidad y en la solidaridad de otros gremios- aceptando los límites de capitalismo y garantizando la reproducción del proceso de trabajo. *Los decretos de oficialización fueron la forma jurídica que portaba esa alianza política.* Por un lado, subordinaba a la burguesía en la negociación del contrato de trabajo, discursivamente. Pero, por otro lado, en los hechos, le daba a la FOM la capacidad de controlar quién trabajaba en el puerto y en los barcos, al ser ella y la Aduana, quienes decidían. Esto suponía que sólo los obreros organizados podrían trabajar. El sindicato marítimo consolidaba su fuerza bajo el ala del presidente radical.

#### **Algunos señalamientos.**

Desde principios del siglo XX aparecieron en el Estado argentino tibios intentos por abordar las consecuencias del desarrollo capitalista más allá de la lisa y llana represión. Podemos mencionar las iniciativas del presidente Julio E. Roca al intentar conocer algunos aspectos del problema obrero, materializado en los informes del Ing. Juan Bialek Massé. Luego, se constata el intento de instrumentar un Código de Trabajo, proyecto cuya autoría pertenece a Joaquín V. González. Sin embargo, el momento de avance más serio tuvo que esperar la llegada al gobierno de Hipólito Yrigoyen para encontrar los primeros intentos de materialización de esta voluntad reformista que reconoce que la “cuestión social” es la “cuestión obrera”, y comienza a operar un acuerdo que garantice la viabilidad en el tiempo de la producción agroexportadora apostando a que la hegemonía del proyecto burgués coopte fracciones relevantes del movimiento obrero.

Esta alianza de la burguesía en el poder con una fracción del proletariado se mantuvo en forma tácita, aunque lo hemos visto aparecer en el despliegue de sus respectivas estrategias. Encontramos también algunos indicios institucionales que lo reafirman, estableciendo nuevas formas de relación capital/trabajo, mediadas por el Estado, fundamentalmente los *decretos de oficialización del trabajo marítimo* dictados por el presidente Yrigoyen en el año 1919, pero también un número importante de intervenciones donde fracciones de la clase obrera impulsan, consienten o simplemente

acatan la actividad mediadora de Estado en un período de fuerte expansión de la actividad sindical. En relación a esta última disposición de la dirección sindical, para este trabajo hemos estudiado la mecánica de la lucha de clases en las huelgas de 1916 / 1917 y la de 1919, donde verificamos la convergencia de las estrategias del movimiento obrero dirigido por la FOM y del reformismo burgués expresado por Yrigoyen. *Consideramos que en ese contexto los decretos de oficialización son el emergente jurídico de esta nueva relación social, donde el cruce entre el poder sindical y la estructura del Estado modifican las relaciones de fuerzas.*