

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

El uso político del poder económico durante el gobierno de Yrigoyen (1916- 1922).

Rapalo, María Ester.

Cita:

Rapalo, María Ester (2009). *El uso político del poder económico durante el gobierno de Yrigoyen (1916- 1922)*. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/570>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/ehyf/vZf>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

El uso político del poder económico durante el gobierno de Yrigoyen (1916- 1922)

María Ester Rapalo (UBA)

En esta ponencia me propongo realizar una síntesis de algunas de las estrategias “políticas” implementadas por las grandes corporaciones de empresarios nacionales y extranjeros durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) con el fin de obligar al gobierno a modificar de manera regresiva su política laboral. Tal modificación implicaba que el gobierno desconociera el derecho de sindicalización y de huelga e impusiera el régimen de “libertad de trabajo”, exigencia definitoria para destruir la capacidad de negociación de los sindicatos.

Para lograr ese objetivo, desde las corporaciones articuladas al comercio exterior tales como la Bolsa de Comercio, la Sociedad Rural, los exportadores de cereales, las empresas de navegación de cabotaje y transatlánticas, las empresas ferroviarias y los importadores se inició una tarea de unificación de fuerzas patronales que en 1918 se tradujo en un salto organizativo de la clase propietaria expresado en la creación de una supercorporación que denominaron Asociación Nacional del Trabajo, luego Asociación del Trabajo (AT) debido al gran peso que en ella tenía el capital extranjero. La AT fue, entonces, el espacio de aglutinamiento más importante desde el cual la clase propietaria se asocia para impedir que los trabajadores ejerzan el derecho de asociación y de huelga.

Antes de 1918, el intento más importante por establecer una organización patronal general derivó en artefactos más modestos que el estructurado en 1918. De la “Unión General” patronal, a la que se aspiró en 1905, se concretó sólo aquel proyecto que tenía como objetivo inmediato y primordial el derrotar a movimientos huelguísticos vinculados a la agro exportación, la Sociedad Protectora del Trabajo Libre, que perduró desde 1905 en adelante como reclutadora de mano de obra y fuerza de choque (luego de 1918 es absorbida por la AT). Con la llegada de Yrigoyen al gobierno se produjeron importantes transformaciones en la relación entre patrones, gobierno y trabajadores urbanos. La resistencia patronal a negociar con los grandes sindicatos del transporte marítimo y ferroviario en 1917, así como el rechazo a una negociación institucionalizada por medio del

Departamento Nacional del Trabajo, generó huelgas que obstruían el núcleo de la economía agro-exportadora. Si bien otra huelga importante, la de los frigoríficos, no contó con el apoyo estatal, la reacción del presidente Yrigoyen respecto a las dos anteriores fue arbitrar en los conflictos expidiéndose a favor de los huelguistas. A su vez, su actuación rompió con una tradicional función del Estado: se negó a usar el ejército o la policía para reprimir estas huelgas así como a suministrar personal sustituto de los huelguistas mientras conminaba a las empresas a aceptar el arbitraje estatal. Sin duda, ello configuró una nueva forma de intervención gubernamental que operaba poniendo límites a la autoridad de los empresarios y reconocía como legítimas a reivindicaciones obreras.

Para los patrones la nueva correlación de fuerzas respondía, precisamente, al hecho de que desde 1916 el estado había dejado de cumplir con su rol conservador. El rol conservador que pretendían del estado se traducía de dos exigencias interrelacionadas: por un lado, como defensa de “derechos” patronales a imponer su voluntad en el lugar de trabajo (libertad de contratación y de despido, de imponer condiciones de trabajo, jornada laboral, salarios, etc.), razón por la que no aceptaban limitaciones a su autoridad provenientes de los sindicatos, del estado, ni de la legislación laboral; por otro, como “derecho” a que el Estado, garantizara la autoridad y libertad patronal con sus propias fuerzas y dispositivos.¹

La estructura de la AT respondía a esos “principios” y objetivos. La unificación de fuerzas constituiría a la clase propietaria como un polo de presión destinado a ofrecer un frente uniforme ante el gobierno a la vez que la organización por ramas de negocios permitiría operar como contracara de cada uno de los sindicatos definiendo conductas patronales uniformes para cada sector y para el conjunto del movimiento obrero.² Esta estructura les permitió garantizar el ingreso regular de fondos para “la defensa patronal” que sería usado libremente por la Junta Ejecutiva. En dicha Junta tuvieron preeminencia los

¹ Sobre el concepto de “libertad de trabajo” y los diferentes comportamientos de las burguesías europeas ante las huelgas ver Carlos Marx, “Las matanzas belgas” (1869), en *Obras Fundamentales, Tomo 17: La Internacional*, Carlos Marx-Federico Engels, México, Fondo de Cultura Económica, 1988. 7.

² El acompañamiento ideológico de los objetivos de la AT, que puede observarse en sus publicaciones orgánicas, fue un ataque incesante a las organizaciones obreras, al partido socialista, al gobierno de Yrigoyen y a todo aquello que hacía posible el desarrollo sindical y político de los trabajadores: el conjunto de derechos civiles y garantías, la libertad de prensa, el sistema educativo estatal, el voto universal, la legislación social, el parlamento con presencia socialista.

representantes de los centros fundadores y, por lo tanto, fueron los principales beneficiarios de los fondos recaudados.

Las figuras principales de la AT fueron el presidente Pedro Christophersen, en tanto presidente y representante de la Bolsa de Comercio y el Dr. Joaquín de Anchorena, delegado de la Sociedad Rural, en un principio vicepresidente y luego presidente permanente de la Asociación del Trabajo hasta 1930. Christophersen era un agente marítimo de nacionalidad noruega, fundador de la agencia Allison Bell y, en 1905, del Centro de Navegación Transatlántica y de la Sociedad Protectora del Trabajo Libre. Si bien Christophersen representaba a poderosos intereses económicos, Anchorena reunía un conjunto de intereses, formación académica y contactos sociales y políticos que excedían el poder que le confería ser el representante de la Sociedad Rural. Era un poderoso terrateniente ganadero, una prominente figura del partido conservador; entre 1910 y 1914 había sido intendente de la Ciudad de Buenos Aires (cargo desde el que había establecido fuertes lazos con empresas extranjeras de servicios públicos); abogado de empresas navieras y miembro del directorio de alrededor de quince empresas extranjeras tanto inglesas, alemanas como norteamericanas.

En su enfrentamiento directo con los sindicatos, tanto para evitar que la patronal hiciera nuevas concesiones como para recuperar el espacio de autoridad perdida, la AT ofreció a sus socios una serie de “servicios” que consistieron básicamente en los tradicionales dispositivos para hacer fracasar huelgas tales como el suministro de mano de obra “libre” y de guardias armados para custodiarlos y un “servicio” que llamaron de “policía” que cumplía tareas de “información y vigilancia”. Este último servicio parece creado para compensar la falta de colaboración del estado y, por eso mismo, la AT puso al frente de su espacio privado al ex comisario José Rossi, organizador de la Sección Especial de Policía creada en 1901 para perseguir a militantes sindicales.³

Pero los responsables de la AT eran concientes de que sólo con sus propios “servicios”, sin represión estatal y sin mano de obra calificada, no podía derrotar a los sindicatos y,

³ La información sobre los “servicios” ofrecidos a los patrones y la nómina de los que los requerían y consentían que se hiciera público se encuentra en el *Boletín de Servicios de la Asociación del Trabajo (BSAT)*.

menos aún, a los poderosos y estratégicos de la economía agro exportadora como la Federación Obrera Marítima (FOM). En consecuencia, los patrones de la AT hicieron uso de un notable repertorio de amenazas y acciones tendientes a presionar al gobierno para que éste deviniera la garantía de la “libertad de trabajo”. En el proceso de crecimiento de la AT, especial énfasis estuvo puesto en la incorporación de empresas o ramas de negocios con mayor capacidad para ejercer presión (servicios públicos como tranvías, gas, electricidad; cámaras de comercio y medios de prensa) que tuvieron, efectivamente, un rol destacado en las operaciones de la AT.⁴

En el primer gran conflicto en el que interviene como tal la Asociación del Trabajo – el de los Molinos y elevadores de granos de la empresa Bunge y Born entre mayo y agosto de 1918- podemos observar mediadas de presión implementadas por las empresas de servicios públicos. La huelga en los molinos del puerto, provocada por el despido de un militante y la agresión física ejercida sobre otros obreros y obreras que habían parado el 1º de mayo, generó una respuesta solidaria muy amplia, especialmente el boicot ejercido por los sindicatos del transporte (marítimos, ferroviarios, conductores de carros, choferes) y los estibadores apoyando la exigencia de que fueran despedidos los agresores. Cuando, a partir del 1 de julio, el gremio anarquista de conductores de carros pasó del boicot a Molinos al paro general de actividades en toda la capital, esta decisión fue hábilmente utilizada por empresarios propietarios de servicios públicos para hostigar al gobierno. Las compañías alemanas Primitiva de Gas y Transatlántica de Electricidad,⁵ en efecto, anunciaron que interrumpirían o limitarían sus servicios el mismo día que se declaró la huelga de conductores de carros, argumentando falta de leña y de otros combustibles para alimentar la provisión de gas y electricidad, mientras reclamaban la participación de la Municipalidad, del ejército y de otras dependencias estatales para que, con sus respectivas dotaciones de personal y fuerzas del orden, contrarrestasen los efectos de la huelga.⁶

⁴ A medida que la organización sindical se fue intensificando en la capital y extendiendo en el interior del país progresivamente se fueron incorporando otros sectores industriales, empresarios individuales y grupos con intereses en el interior del país. Así, con el fin de organizar la contraofensiva patronal, se fueron creando filiales en Rosario, Paraná, Posadas, Barranqueras, Río Gallegos.

⁵ Según Ronald C. Newton, Joaquín de Anchorena perteneció al directorio de esta empresa alemana de electricidad hasta 1940. Newton, *El cuarto lado del triángulo*, Buenos Aires, Sudamericana, 1995, p. 137.

⁶ *La Nación*, 3 de julio de 1918.

El gobierno reaccionó con estupor ante lo que consideraba un “chantaje” empresarial. En primer lugar, debido a que no sólo era imposible tal carencia de leña sino a que ya había advertido que debían acopiar sustitutos como el maíz y, en segundo lugar, por el deliberado recorte que proponían hacer del suministro de energía. El gobierno rechazaba la “muy grave” medida de cortar a la industria el suministro de energía eléctrica entre las 9 de la mañana y las 5 de la tarde, pues “quedarían paralizados alrededor de 8.000 establecimientos”, entre ellos los que fabricaban artículos de primera necesidad, generando el aumento de los precios de esos productos y agravando la desocupación obrera. Igual rechazo genera el comunicado de la Cía Primitiva de Gas anunciando “que se vería obligada a suspender el servicio de alumbrado en La Boca, Barracas Norte, Almagro, Flores, Chacarita, Palermo y Belgrano” sosteniendo que ello era consecuencia de la falta de colaboración de las autoridades nacionales.⁷ Esa suspensión se hizo efectiva la noche del 3 de julio privando de alumbrado público a puntos estratégicos de la ciudad.⁸ A partir de este corte, durante dos semanas se sostuvo un juego en el que las empresas amenazaban con cortes y otorgaban servicios parciales a la vez que obtenían personal sustituto y combustibles de distintas dependencias estatales.

La intervención en Vasena y la creación de la Liga Patriótica Argentina

El año 1919 se inicia con dos acontecimientos en los que la Asociación del Trabajo, más consolidada y con la personería jurídica otorgada, tendrá un destacado protagonismo: la huelga en los talleres de Vasena, que dará lugar a la Semana Trágica y a la Liga Patriótica, y la huelga de los marítimos que desembocará en el lockout al puerto de Buenos Aires. Los sucesos que desencadenaron la Semana Trágica se iniciaron en la empresa metalúrgica de Vasena, que se destacaba por condiciones de explotación superadas en otras empresas del ramo. En Vasena la jornada promedio era de once horas y no se pagaban horas extras ni se reconocía el descanso dominical. Los obreros de Vasena presentaron a la patronal varios pliegos de reivindicaciones. Ellos incluían la jornada de 8 horas, aumento de salarios, pago de horas suplementarias, supresión del trabajo a destajo y la reincorporación de obreros

⁷ *La Nación*, 3 de julio de 1918.

⁸ *La Nación*, 5 de Julio de 1918.

licenciados por actividades sindicales.⁹ Vasena rechazó todas estas demandas y el 3 de diciembre de 1918 los trabajadores se declararon en huelga. Poco después, los patrones pretendieron quebrantar el movimiento huelguístico con la contratación de rompehuelgas y guardias armados.

No cabe duda de que la AT alentó la intransigencia de Vasena. Aún antes de que comenzara la huelga, los vínculos entre Vasena y la AT se habían hecho fluidos. Podemos constatar que Vasena se reunió antes de que se declarara la huelga con el Presidente de la AT, Pedro Christophersen, para informarle sobre la situación.¹⁰ Durante los primeros días de enero, la intransigencia patronal no hizo sino recrudecer el conflicto. Ya el 3 de enero las fuerzas privadas de Vasena habían abierto el fuego contra los piquetes de huelguistas pero fue la ofensiva de fuerzas privadas secundas por la policía el 7 de enero la que dio comienzo a la Semana Trágica. En la noche del 7 de enero el gobierno de Yrigoyen, mediante el Departamento Nacional del Trabajo, intentó una negociación entre los huelguistas y Vasena. Si bien en un principio Vasena parecía dispuesto a realizar algunas concesiones, el día 8 de enero rechazó –en un informe dado a la prensa- que estuviera dispuesto a hacerlas. Tal cambio de actitud seguramente no fue ajeno al hecho de que también el 7 de enero, Vasena se había comunicado con la AT y, además, había concertado un encuentro con los directivos para el día 9 por la mañana. Esa mañana, la delegación de la AT -que había concurrido con guardias armados - y el directorio de Vasena quedaron, al decir de *La Nación* “sitiados”. La AT desplegó en ese día (como en los siguientes) todos sus recursos para garantizar la represión. Esos recursos fueron desde la presión abierta al gobierno de Yrigoyen, aliada con embajadores y representantes extranjeros, hasta la exaltación y la financiación de la violencia privada.

El día 9, desde los talleres de Vasena, Christophersen requirió la urgente intervención de los ministros del interior y de guerra. Mientras tanto, las comunicaciones con el exterior seguían: “el Sr. Prudan, miembro del directorio de Vasena, llamó al ministro de la Gran Bretaña, Mr. Tower, quien a su vez se comunicó con el ministro de Relaciones Exteriores, del Interior, y el Jefe de Policía, quienes le habrían prometido intervenir inmediatamente”.

⁹ Edgardo Bilsky, *La semana trágica*, Buenos Aires, CEAL, 1984, p. 57.

¹⁰ “Acta de la reunión de la Junta Ejecutiva de la AT del 31 de diciembre de 1918”, *BUM*, 6 de marzo de 1919.

¹¹ Mientras las agresiones a los trabajadores se sucedían donde la delegación de la AT seguía “sitiada”, el resto de sus autoridades de la AT se encontraban reunidas en la Bolsa de Comercio. La primera estrategia que acordaron fue la de tomar contacto con el embajador inglés, Reginald Tower, una gestión que iniciaría Joaquín de Anchorena. La apuesta final era una entrevista con el propio Yrigoyen, a la cual se llegaría luego de aunar las presiones con el diplomático inglés, pero Yrigoyen no los recibió. No obstante el desplante, esa tarde las fuerzas estatales produjeron nuevas y mayores matanzas en los alrededores de Vasena y entre los convocados en el cementerio de la Chacarita que provocaron varias centenas de muertos y heridos. Solo después de estas operaciones los miembros de la AT fueron “rescatados”. A partir del 10 de enero comenzó la Huelga General y la ciudad de Buenos Aires amaneció totalmente paralizada. Ante esas circunstancias y la declaración de la huelga marítima iniciada el 8 de enero, se reunió la Junta de la AT. El Acta de esa reunión también ofrece pautas para calibrar el peso que tuvo la Asociación del Trabajo en los sucesos del 9 de enero. Pedro Christophersen, uno de los “sitiados” en Vasena, comenzó por agradecer a Joaquín de Anchorena y a José Dodero las presiones y gestiones realizadas “para obtener la protección de la autoridad”. Reconocía, especialmente de Anchorena, el uso de su peso económico y social en la medida que con su “incansable” actividad “había movido todas las influencias posibles para conseguir la liberación de los sitiados”. También Harold Ford, el inglés representante del Centro de Exportadores de Cereales, rindió tributo a Anchorena “por su digna y valiente actitud”. Halagado, Anchorena respondió que, en verdad, él no había hecho sino cumplir con su deber y propuso, en cambio, enviar notas de agradecimiento a Reginald Tower y al jefe de policía, Elpidio González. Con respecto a éste último, sin embargo, surgirían desavenencias. Guillermo Leguizamón, representante de las empresas ferroviarias inglesas, planteó tajantemente que el jefe de policía no merecía ser felicitado, ya que “durante horas enteras no supo hacer llegar el auxilio que se necesitaba”. Nuevamente Anchorena zanjó el asunto: no se trataba de felicitarlo, planteó, sino de agradecerle. De esa manera, la Junta Directiva de la AT cerró el caso mediante el envío de las notas respectivas.¹²

¹¹ “Un directorio y una delegación sitiada”, *La Nación*, 10 de enero de 1919.

¹² “Acta de la reunión del 10 de enero de la Junta Directiva de la AT”, *Boletín de la Unión del Marino (BUM)*, 6 de marzo de 1919.

Desde el viernes 10 de enero, militares, policías y civiles desplegaron una gran cuota de violencia y terror sobre el movimiento obrero y los sectores populares de la comunidad judía. El 11 de enero, las fuerzas de choque civiles operaban con total libertad, en un proceso en el que no fueron ajenos los directivos y miembros asociados a la AT. Hay tres iniciativas, en particular, en las cuales los miembros de la AT estuvieron públicamente involucrados. Por un lado, en tanto propietarios, muchos ofrecieron a las fuerzas oficiales y a las civiles sus propios automóviles y camiones para que pudieran desplazarse con mayor facilidad de un barrio a otro de la ciudad. Por otro lado, y de manera más medular, los directivos de la AT se contaron entre los fundadores y organizadores de la denominada “Comisión pro defensa del orden”, el núcleo central de la organización constituida el 12 de enero como “guardia cívica” que desde el 20 de enero se llamaría Liga Patriótica Argentina (LPA). A su vez, el martes 14 de enero, el centro de gravitación deliberativa de la “guardia cívica” se alojó en la sede de la Asociación del Trabajo, situada aún en la Bolsa de Comercio, donde se promovió una nueva iniciativa: realizar una colecta para retribuir a las fuerzas públicas que habían participado en la represión.

La Liga Patriótica se convirtió en un aparato parapolicial estable que ofició como complemento de la Asociación del Trabajo, esta última jerárquicamente superior en tanto concentraba la representación y voluntad de los patrones. En efecto, los principales directivos de la AT, Christophersen y Anchorena, y directivos de centros y empresas asociadas, como por ejemplo Santiago O’Farrell (ferrocarriles ingleses), Carlos Tornquist (poderoso y diversificado empresario) y Alberto Doderó (navegación), fueron poderosos fundadores o autoridades de la Liga Patriótica Argentina. En marzo de 1919 la LPA ya estaba construida en la capital con su junta de gobierno, sus comisiones de defensa, hacienda y propaganda y sus “brigadas” de choque. Entre las autoridades de la Comisión de hacienda, responsable del financiamiento de las brigadas y de las fuerzas temporarias, figuraron Joaquín de Anchorena y otros connotados miembros de la Asociación del Trabajo: Santiago O’Farrell (director del FFCC Pacífico), Samuel Hale Pearson (director del FFCC Central Argentino)¹³, Dionisio L. Mongay (Unión Barraqueros) y Miguel Mihanovich (navegación).¹⁴ En ese momento la AT abandona su sede instalada en la

¹³ David Rock, *El radicalismo argentino, 1890-1930*, Buenos Aires, Amorrortu, 1977, p. 189

¹⁴ *La Nación*, 5 de diciembre de 1919.

Bolsa de Comercio y ocupa junto a la Liga la casona ubicada en Florida 524; a la vez ambas instalarán el principal centro de reclutamiento de mano de obra y de fuerzas de choque en la calle Sarandí 735.

Por medio de la Liga se estrechan las alianzas de las clases propietarias con instituciones cofundadoras de la Liga: la Iglesia Católica y las fuerzas armadas. Con esta creación, como sostiene José Luis Romero, terminaron de definirse las posiciones y la organización de las “clases conservadoras” para encauzar su acción.¹⁵ Pero la Liga cumplió además, una función política e ideológica que no se podía llevar adelante bajo el sello de la AT. La AT se había presentado públicamente como la defensora del capital. Por medio de la Liga Patriótica los empresarios apuntaron a una estrategia que pretendía polarizar a la sociedad entre los defensores de “la patria” y los partidarios de “agitadores extranjeros” movidos por ideas “foráneas”. De esta manera podía movilizar a sectores más amplios de la población y exhibirlos ante el gobierno y la sociedad como una demostración de fuerza.¹⁶

Mientras los sucesos de la Semana Trágica se producían y la AT intervenía de manera decidida en su profundización y represión, la mayoría de los centros y empresas adheridas estaban atentas a un conflicto en otro escenario vital: el puerto de Buenos Aires. En efecto, desde diciembre de 1918, la Federación Obrera Marítima (FOM) venía presentando un pliego de condiciones al Centro de Cabotaje por el cual solicitaba la actualización de los salarios de acuerdo al aumento del costo de vida y reafirmaba sus derechos a controlar la disciplina de a bordo, a no trabajar con personal no federado (“libre”) y a ejercer la solidaridad por medio de boicots. Desde un principio Dodero, uno de los dueños de la empresa de navegación Mihanovich y presidente del Centro de Cabotaje, no se manifestó demasiado firme con respecto a rechazar el derecho a ejercer el boicot, que de hecho era reconocido y tolerado por el Centro de Cabotaje. Por otro lado, otros dirigentes de la AT ligados más directamente al comercio de exportación tales como

¹⁵ José Luis Romero, *Las ideas en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1965.

¹⁶ Por ejemplo, en 1919 la Liga organizó una celebración de la Revolución de Mayo un día antes que la ceremonia oficial, es decir el 24. Destinada a celebrar el “orden”, en la manifestación que recorrió las calles de Buenos Aires participaron figuras clave de las fuerzas conservadoras: el presidente de la Liga, Manuel Carlés, el presidente y vicepresidente de la AT, Christophersen y Anchorena respectivamente, y monseñor De Andrea. El acto contó con gran afluencia de público y empañó la celebración oficial del día 25.

los transportes marítimos, ferroviarios y la exportación de cereales, exigieron a Dodero que rechazara rotundamente el ejercicio del boicot y se mostraron dispuestos a provocar una huelga con la convicción de que su fracaso terminaría por liquidar a la FOM.¹⁷ Simultáneamente, la AT misma preparaba, para castigar la insolidaridad capitalista, un boicot a los lancheros y armadores dispuestos a firmar el pliego presentado por la FOM.

Antes que la FOM pudiera responder a la contraoferta realizada por el Centro de Cabotaje, el Centro de Navegación Transatlántica (CNT) propuso una medida radical: realizar un *lockout* al puerto de Buenos Aires, propuesta que quedó en estado de latencia. Anchorena, por su parte, buscó asegurarse el apoyo de la gran prensa, entrevistándose con los directores de *La Nación* y *La Prensa* para llegar a un acuerdo según el cual publicarían en sus páginas la versión que de los hechos entregara la Asociación del Trabajo. El resultado de la entrevista fue considerado satisfactorio. Ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, la FOM, no tenía más alternativa que recurrir a la huelga para obligar a entablar negociaciones. El mismo 8 de enero, fecha de su iniciación, el Departamento Nacional del Trabajo, como un último recurso para evitar la continuación del conflicto, ofreció sus servicios de mediador (no de arbitraje) sin otro carácter que el poner en contacto a las partes, pero los empresarios la rechazaron de plano y el CNT volvió a insistir en el *lockout*, agregando que esta medida incluiría la suspensión de la descarga de carbón. Según la propuesta, el *lockout* dejaría sin trabajo no solo a marítimos sino también a estibadores y obligaría, ante la falta de carbón, a disciplinar a compañías de navegación dispuestas a aceptar el pliego marítimo así como a otras empresas que se verían obligadas a hacer causa común con los navieros. Nuevamente la propuesta quedó en estado de latencia.

Luego de 22 días de huelga, fue la intervención del Poder Ejecutivo lo que permitió que el 1° de febrero, se llegara a un acuerdo entre el Centro de Cabotaje y la FOM, aunque los términos del mismo permanezcan poco claros. Un dato seguro es que el Centro reconoció a la FOM, aceptando contratar personal federado. Sin embargo, según distintas versiones, esto fue posible debido a que el gobierno les había asegurado que la FOM estaba dispuesta a restringir los boicots.

¹⁷ “Reuniones de la C. D. de la Asociación del Trabajo”. Acta correspondiente al 17 de diciembre de 1918, *BUM*, 5 de marzo de 1919.

El lockout al puerto de Buenos Aires (6 de febrero de 1919- fines de marzo de 1919) y los decretos de oficialización

La resolución de la huelga mediante la intermediación del Poder Ejecutivo no implicó, ni mucho menos, la reactivación de las actividades en el puerto de Buenos Aires. El 5 de febrero, “representando a los navieros transatlánticos y locales”, un comunicado de la AT anunciaba la decisión patronal de paralizar totalmente las actividades del puerto, “suspender lo convenido anteriormente así como los aumentos de salarios” y “poner en manos de la Asociación del Trabajo la resolución del nuevo conflicto”.¹⁸ La ocasión para poner en práctica esa paralización total del puerto estuvo dada por un nuevo boicot sindical, aunque esta vez no iniciado por la FOM sino por los obreros carboneros del puerto a la casa Cory Brothers.¹⁹ El 10 de febrero, representantes de la AT se reunieron con el Ministro del Interior, primero; con Yrigoyen, después. La propuesta oficial fue la de arbitrar para llegar a un acuerdo. Los empresarios de la AT, sin embargo, decidieron al lunes siguiente no aceptar tal mediación oficial. Tal como procedieron los armadores era claro que el objetivo era agotar las posibilidades de resistencia de los trabajadores marítimos y portuarios. El comercio exterior sufrió escasos prejuicios: se les indicó a los armadores que optaran por derivar a otros puertos la actividad comercial.²⁰

Con el objetivo de normalizar las actividades del puerto, el 22 de febrero el presidente Yrigoyen dio a conocer el primero de los tres decretos que regirían las relaciones laborales en el puerto tomando a los empleadores totalmente por sorpresa. Las autoridades públicas y la Aduana quedaban autorizadas para supervisar el reclutamiento y la asignación de trabajadores tanto en cubierta como en las tareas de estiba y desestiba en los muelles. Aunque los decretos no estipulaban ningún papel para los sindicatos todo hacía suponer que las listas serían entregadas por los respectivos sindicatos de marítimos y estibadores. El decreto del 15 de marzo, estipulaba además, que la Aduana quedaba facultada para pagar los salarios perdidos durante el lockout. (la patronal se había negado rotundamente a pagarlos) Lo que los trabajadores habían adquirido como un derecho por medio de

¹⁸ Memoria de la Federación Obrera Marítima, Año 1918-1919.

¹⁹ *La Vanguardia*, 9 de febrero de 1919.

²⁰ David Rock, op. cit., p. 192

huelgas – el control de la contratación y los despidos- pero que, sin embargo, estaba siempre sujeto a la capacidad ofensiva de la patronal para recuperar esa cuota de autoridad, ahora aparecía de hecho amparado por el estado.

Tras haber adquirido el estado el control sobre la contratación de los trabajadores, la AT redobló las presiones sobre el gobierno. Luego del primer decreto convocó a una reunión el 4 de marzo con la Unión Industrial Argentina y con las cámaras de comercio británica, española, estadounidense, belga, italiana y japonesa. Como resultado de esa reunión, se le envió una nueva nota al presidente Yrigoyen en la cual los empresarios hacían constar que, de no resolverse el conflicto prontamente (si no daba marcha atrás en la oficialización) “las casas de comercio se verán obligadas a cerrar sus puertas y las industrias a suspender sus actividades”.²¹

Tras el segundo decreto del 15 de marzo, y mientras el Centro de Cabotaje no levantaba definitivamente el lockout, la AT lanzó un manifiesto “Al pueblo de la República” con la intención de incidir en la opinión pública. Fundamentalmente, la AT denunciaba que no había “libertad de trabajo” en el puerto porque “el Gobierno de la Nación no quiere hacerla respetar por la fuerza pública”.²²

El 1 de abril, una comisión presidida por Pedro Christophersen, buscó apoyo entre los diputados del bloque radical. Allí se explayaron sobre cómo los decretos de oficialización afectaban a la “libertad de trabajo” sosteniendo que “todas las medidas tomadas por el gobierno habían sido erróneas”.²³ Tres días más tarde, los empresarios del Centro de Cabotaje se reunieron con el Ministro de Hacienda, y elevaron dos reclamos: En primer lugar, pidieron que el decreto de oficialización de los servicios de cabotaje- que aún no se habían normalizado- se suspendiera por ocho días. En ese caso, argumentaban, “el sometimiento de los obreros se produciría por agotamiento”. En segundo lugar, exigieron la aplicación inmediata de las “leyes sociales” –de Residencia y Defensa Social- para los huelguistas.²⁴ No obstante las presiones, el gobierno no cambió su política laboral.

La ofensiva de mayo y junio de 1919

²¹ *The Review of the River Plate*, 7 de marzo de 1919, p. 531.

²² “Al pueblo de la república”, *Memoria de la Federación Obrera Marítima, 1919*, pp. 59-61.

²³ *The Review of the River Plate*, 4 de abril de 1919, p. 785.

²⁴ “El conflicto portuario”, *La Época*, 4 de abril de 1919.

El 4 de mayo y el 8 de mayo la AT convoca a asambleas para discutir las medidas a tomar frente a “las continuas y crecientes demandas de los trabajadores” y reitera la propuesta del “boicot general” de la industria y comercio pero no obtiene consenso: la UIA y los comerciantes minoristas no lo aprobaron. Como afirmaba *La Vanguardia*, la AT buscaba crear una conmoción interna: la privación de alimentos a la población hubiera sido una medida tan “brutal” que hubiera encendido “la chispa de la violencia más lamentable,” reacción que hubiese obligado a la fuerza pública a ponerse “del lado de la propiedad y en defensa de los intereses pequeños”.²⁵

Pospuesto nuevamente el lockout total por falta de consenso y ya constituida en “asamblea permanente”, el 10 de mayo la AT lanza un manifiesto anunciando la decisión de llevar adelante una acción patronal colectiva contra los sindicatos: se despedirá a los que dificulten la libertad de trabajo, no se reconocerá a los sindicatos ni a sus delegados. Un último punto, que no se dio a conocer en el manifiesto, estipulaba que la lista de los “agitadores” despedidos debía comunicarse a la AT. Correlativamente, a la espera de una importante reacción obrera, la AT exigió aportes extraordinarios a sus socios y reclutó crumiros y guardias armados.

Los despidos coordinados y simultáneos no se produjeron, pero la ofensiva patronal avanza en mayo y junio con la derrota de los trabajadores de Gath y Chaves y el fuerte debilitamiento de la Federación Gráfica. En abril de 1919 se habían organizado por primera vez los empleados de comercio y las grandes tiendas se incorporan a la AT creando el Centro de Tiendas. Gath y Chávez, la más importante y la más intransigente, pone rápidamente en práctica las medidas anunciadas en el manifiesto: los despidos masivos de delegados y activistas sindicales y la negación rotunda a reconocer cualquier organización y a aceptar la intervención del DNT. Los trabajadores recurren a la FORA y en solidaridad los marítimos y los trabajadores gráficos resuelven boicotear a Gath y Chávez. Los gráficos se niegan a imprimir la publicidad de la empresa y este hecho –que se suma a otras movilizaciones del gremio- sirvió de argumento para la organización de los empresarios del sector, quienes forman la Asociación Gráfica y acuerdan estrategias con la AT. Una decisión inmediata de la recientemente creada Asociación Gráfica fue la puesta en

²⁵ “Las organizaciones patronales”, *La Vanguardia*, 8 de mayo de 1919.

práctica de un *lockout* patronal. El *lockout* de la prensa, supuestamente en respuesta al boicot de los trabajadores gráficos a Gath & Chaves, se prolongó por dos semanas (la última de mayo y la primera de junio) y resultó en el cierre de los principales periódicos nacionales y de la ciudad, siendo la prensa obrera y un diario inglés los únicos que continuaron publicándose. El 30 de mayo la postura patronal es reforzada en el Congreso por iniciativa del diputado radical Rogelio Araya, quien consigue que 43 diputados sobre 65 presentes voten la moción que consideraba el boicot de trabajadores gráficos a Gath y Chávez “un atentado a la libertad de prensa”.²⁶

Es evidente que la AT, al amenazar con el cierre del comercio y la industria, alentar el *lockout* de los medios de prensa, rechazar la mediación gubernamental y agravar los conflictos puntuales, buscaba no sólo destruir al recién creado sindicato de empleados de comercio y a la más antigua organización sindical de la Argentina –la Federación Gráfica– sino también polarizar a la sociedad, presionar al gobierno e incidir en la opinión pública. El resultado de esos dos meses de presiones, amenazas y organización patronal fue el de una victoria parcial: los patrones derrotaron a las organizaciones de gráficos y de empleados en los dos conflictos centrales que se desarrollaron, pero la AT no consiguió consumir su proyecto de mayor aliento, que se vinculaba con la desarticulación del movimiento obrero organizado, cuya columna vertebral era la FOM.

La ofensiva sobre los sindicatos de constructores navales y marítimos

A fines de 1919 la patronal implementa una estrategia de confrontación directa para aislar y derrotar a la FOM en el puerto de Buenos Aires. La estrategia consistía en ir minando paulatinamente a los sindicatos articulados al puerto para aislar a la FOM de toda solidaridad posible para luego iniciar la ofensiva directa sobre la Federación. La empresa Mihanovich, con apoyo del Centro de Constructores Navales comienza la ofensiva en su astillero de San Fernando expulsando a trabajadores federados e incorporando mano de obra “libre” suministrada por los Círculos de Obreros. Este hecho inicia la prolongada huelga del sindicato de trabajadores navales que daría lugar a que el resto de los propietarios de astilleros le retiren la solidaridad a Mihanovich y reinicien las tareas

²⁶ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 30 de mayo de 1919.

reconociendo nuevamente el derecho sindical adquirido de controlar el mercado de trabajo. El retiro de la solidaridad fue consecuencia, a su vez, de gestos insolidarios de los socios de la AT. En efecto, en pleno período de embarque de las exportaciones las casas cerealistas, varias agencias marítimas y un sector de lancheros recurren para acondicionar los barcos a astilleros que no formaban parte de la AT y que, por lo tanto, no ejercían boicot contra el sindicato. Y más aún, estos astilleros pudieron asumir los encargos de sus nuevos clientes porque contrataron la calificada mano de obra de los astilleros miembros de la AT. Un fenómeno similar de “insolidaridad” patronal sucede durante el conflicto que la empresa de navegación Mihanovich entabló con la FOM desde febrero de 1920 cuando, para eludir el decreto de oficialización, incorporó bandera uruguaya a sus barcos y contrató tanto tripulación uruguaya como la suministrada por la AT-Liga Patriótica.

Como señalara el historiador David Rock, es muy probable que los principales grupos de la AT no hayan apoyado a Mihanovich porque estaban más interesados en que no disminuyera su capacidad de embarque durante el “boom” económico de posguerra.²⁷

¿Cómo intervino el gobierno durante el conflicto marítimo? A tres meses de iniciada la huelga propone “retrotraer el conflicto al momento de dictado el decreto de oficialización” lo que es rechazado por la empresa porque significaría una derrota. A fines de 1920, con la mediación del Ministro de Obras Públicas y presencia de Luis Dodero se inician las tratativas de negociación que finalizan el 10 de marzo de 1921. El punto 1º del acuerdo estipula que “La Compañía reconoce como representante de las tripulaciones de sus barcos a la Federación Obrera Marítima y (...) concede la exclusividad del trabajo a favor de los afiliados de esa Federación.” y el 3º punto establece que “acepta la propuesta formulada por la Federación de formar un tribunal arbitral mixto”.²⁸

El diario *La Nación* ofició una vez más como portavoz de los patrones. Comentando sobre el final del conflicto entre Mihanovich y la FOM el editorialista encontraba una única explicación: “Son las ventajas de la moderna política obrerista”, sostenía, “reivindicada por el Ejecutivo nacional como una creación exclusiva.” Para el editorialista, la dirigencia sindical en las áreas marítimas y portuarias era directamente “sostenida por las autoridades”. De esa manera, si algún responsable de primer orden existía como traba a la

²⁷ David Rock, *El radicalismo argentino, 1890-1930*, Buenos Aires, Amorrortu, 1977.

²⁸ Para un análisis de este conflicto ver: Alberto Lucena y Cesar Villena, “La Federación Obrera Marítima y la gran huelga de 1920-1921”, Buenos Aires, Anuario del CEICS, 2008.

libertad patronal, ese era el gobierno que, de acuerdo a *La Nación*, había “renunciado a utilizar su autoridad pública de defensor y garantía de las leyes y el principio constitucional de la libertad de trabajo”.²⁹ Pero si los dos conflictos concatenados en las empresas Mihanovich se resolvieron de manera favorable para los trabajadores, merced en buena medida al concurso del gobierno nacional y a las dificultades de los empresarios para homogeneizar posiciones, la relaciones de fuerza entre obreros y patrones se transformaron aceleradamente a fines de mayo de 1921.

La gran ofensiva de la AT en mayo 1921

La derrota de Mihanovich en marzo de 1921 no fue sino el puntapié inicial para una importante victoria patronal en el puerto de Buenos Aires que la Asociación del Trabajo logró a mitad de ese mismo año. La nueva ofensiva para implantar la libertad de trabajo se desplegará bajo la forma de presiones y amenazas al gobierno.

En este contexto, a diferencia de los anteriores, los patrones encontraron dos variables coyunturales favorables a sus planes: por un lado, un ciclo económico recesivo comenzado a principios de 1921, una de cuyas principales características fue el desempleo o subempleo de trabajadores de las actividades ligadas a la agro-exportación; por otro lado, la fragmentación en el interior del movimiento obrero organizado. En marzo de 1920 los conductores de carros de extracción anarquista comenzaron a sufrir un *lockout* patronal que se prolongaría por más de un año y que ahondaron las diferencias entre el sector anarquista y el sector comunista autónomo escindido de la dirección anterior.³⁰ En solidaridad con los conductores de carros anarquistas, a fines del mes de abril un sector de los estibadores, también anarquistas, se negaron a operar con los conductores de carros de la fracción comunista, razón por la cual un sector del puerto había quedado paralizado.³¹

Este era el momento que los empleadores habían estando operando con ansiedad. A partir de ese momento la AT y los empresarios navieros presionaron intensamente al gobierno para que rescindiera los decretos de oficialización de 1919 y se instaurara en el

²⁹ *La Nación*, 9 de marzo de 1921.

³⁰ Para un racconto de esos conflictos, ver *El Látigo del Carrero* No 32, enero de 1921 y No. 34, mayo de 1921.

³¹ *La Vanguardia*, 21 de abril de 1921.

puerto el régimen de trabajo libre. La AT anuncia una medida totalmente desafiante: hacer ingresar al puerto a sus “propios” carreros y estibadores. El director de la Aduana respondió que esperaran al menos hasta pasado el 1º de mayo. El primero de mayo sucede en Gualeguaychú (Entre Ríos) un hecho que puede ser considerado una advertencia para trabajadores y gobierno: bajo el sello de la Liga Patriótica se produce una alevosa matanza de trabajadores durante la celebración que se realizaba en la plaza central. El 3 de mayo en una masiva asamblea en la Bolsa de Comercio la AT decidió que el día 9 de mayo los patrones entrarían al puerto con los trabajadores “libres” que estaba reclutando.³² Ante la amenaza, la FOM decide apoyar a los estibadores en el boicot a los conductores de carros autónomos. Frente a la negativa de la patronal a negociar y ante la inminencia de una movilización obrera en respuesta a la anunciada ofensiva patronal, el Poder Ejecutivo atinó a tomar una resolución extrema: la paralización de los trabajos en el puerto desde el día 9 de mayo. Ante la decisión gubernamental, entonces, la AT se proclamó en asamblea permanente y reforzó su postura de concurrir al puerto “con elementos libres”.

El gobierno finalmente convenció a los gremios que cancelaran el boicot a los conductores de carros comunistas y pusieran fin a las disputas jurisdiccionales. Avanzando en ese sentido, el gobierno contempló e hizo público el objetivo de oficializar la contratación del sector de estibadores no comprendidos en los decretos de oficialización previos y de los conductores de carros. Estos trabajadores aprobaron la decisión pero la AT se opuso terminantemente a aceptar esa posibilidad, que hubiera normalizado el trabajo portuario, y el 17 de mayo lanzó una amenaza de *lockout* al puerto de Buenos Aires para lograr que el gobierno no solo no avanzara en la nueva oficialización sino también para que revocara los decretos anteriores. El CNT, la corporación con mayor capacidad de presión sostuvo que ante la entrada en vigencia del plan de oficialización de los estibadores, los agentes marítimos pedirían a sus empresas que boicotearan a todos los puertos del país. Como consecuencia de tal boicoteo el país quedaría aislado por carecer de una marina mercante propia.

Ante esa amenaza y sucesivas presiones, el gobierno decide reabrir el puerto el sábado 21 de mayo sosteniendo que podrían trabajar “todos aquellos que reunieran las condiciones necesarias”. El lunes 23 los patrones concretaron el *lockout* y convocaron ese mismo día

³² BSAT No. 31, 5 de mayo de 1921.

al “capitalismo en general” a una gran asamblea esa mismo noche. La asamblea fue la mayor demostración de fuerza patronal convocada hasta ese momento: en la Bolsa se reunieron tres mil personas. Al promediar la asamblea, se decidió realizar un cuarto intermedio en el cual una comisión se trasladó a la Casa de Gobierno para exigir una aclaración sobre el concepto de “condiciones necesarias” que se había esbozado en el decreto de reapertura del puerto de Buenos Aires. La comisión irrumpió en la Casa de Gobierno, interrumpió una reunión de ministros y fue atendida por el Ministro Salaberry y el presidente Yrigoyen. Una vez de regreso a la asamblea de la AT, Carlos Scott (quien sería elegido vicepresidente de la AT dos meses después) anunció que el ministro había manifestado que el decreto “consagraba la más alta y verdadera libertad de trabajo” y que “podían ir al puerto todos los obreros que reunieran capacidad para realizar tales servicios”, agregando luego que ello comprendía tanto a federados como a no federados.³³ Las palabras aclaratorias del Ministro produjeron la algarabía de los patrones, que cerraron la asamblea con pronunciados aplausos. Conscientes de que era imposible sostener el ingreso de los trabajadores no federados sin el apoyo de la fuerza pública, apelaron al jefe de policía para que garantizara el orden y la libertad de trabajo en el puerto.³⁴

Con las garantías del apoyo de las fuerzas públicas, el día 24 de mayo los patrones decidieron reabrir sus casas en el puerto y asistir con los 200 “trabajadores libres” que la Asociación del Trabajo había reclutado en Rosario y alojado en la Sociedad Rural junto a las guardias blancas concentradas en la calle Sarandí. Ese mismo día comenzaron los actos de provocación y violencia patronal contra los trabajadores portuarios que culminaron en enfrentamientos que dejaron un saldo de dos muertos y decenas de heridos. El día 25 la ofensiva de la AT se agudiza con dos asaltos al local de los choferes y el asesinato de dos de sus militantes. La Asociación del Trabajo continuó reclutando trabajadores libres y fuerzas de choque en el interior del país. Los “trabajadores libres”, no eran suficientes para cubrir la demanda pero sí eran esenciales para acabar con el control obrero del mercado de trabajo.

³³ Carlos J. Scott, Representante ante la At de los Importadores de Tejidos era, además, Presidente del directorio de la "Tabacalera".

³⁴ La Nación, 24 de mayo de 1921.

Inmediatamente se movilizaron los estibadores y los marítimos. Yrigoyen ordenó la ocupación militar del puerto y envió destacamentos especiales para que ocuparan el barrio de la Boca y Barracas. Las fuerzas de choque de la Asociación del Trabajo y la Liga Patriótica actuaron con total impunidad recorriendo las calles en automóviles y apaleando a todo sospechoso de agitación. La noche del 30 de mayo 180 militantes de la FOM fueron detenidos, se declaró la huelga pero en los primeros días de junio tanto estibadores como marítimos decidieron levantar la huelga.

Ese triunfo patronal se festejó con la debida pompa. El 21 de julio de 1921, los “representantes más ilustres de la industria y el comercio”, al decir del diario *La Nación*, se dieron cita en el Teatro Coliseo para homenajear a los directivos de la Asociación del Trabajo, en reconocimiento por su actuación en el conflicto portuario. Tanto el diario como el contenido de los discursos negaban la existencia de las condiciones sociales que daban lugar a la existencia de los sindicatos. Para ellos eran simplemente una fuente de “desorden” impulsada por “agitadores profesionales.”³⁵

Sintéticamente podemos concluir que la intransigencia patronal fue responsable de la profundización de la conflictividad y que, dicha intransigencia, no respondía a una situación de riesgo para el sistema social capitalista, sino a la defensa de un poder social y un sistema de acumulación parcialmente afectado por la presencia sindical y la intervención gubernamental. La ofensiva patronal en la Capital, cuando se llevó adelante bajo la forma de confrontación directa con los sindicatos tuvo resultados desparejos y, cuando se confrontó con los trabajadores marítimos, sólo tuvo resultados positivos cuando las sucesivas amenazas y presiones ejercidas sobre el gobierno les permitieron contar con el apoyo de la fuerza pública policial y militar.

³⁵ *La Nación*, 22 de julio de 1921.