

# **ESTADO, ARMADORES Y CLASE OBRERA EN LA ARGENTINA DE ENTREGUERRAS: LA SEGUNDA CONFERENCIA DE LA OIT SOBRE TRABAJO MARÍTIMO (1920)**

**Laura Caruso<sup>1</sup>**

## **Resumen**

En 1920 en Génova se realizó la segunda Conferencia Internacional del Trabajo, organizada por la OIT. Allí se discutieron las condiciones y legislación del trabajo marítimo a nivel mundial. En Argentina, al tiempo que la delegación conformada por representantes del Estado, del sindicato y de la patronal asistía a la conferencia, la Federación Obrera Marítima sostenía una de las huelgas sectoriales más prolongadas conocidas en la historia del movimiento obrero del país. La huelga parcial afectó durante más de un año a la empresa de navegación Mihanovich. En este contexto, la conferencia funcionó como ámbito de enfrentamiento y negociación entre la patronal, el sindicato y el Estado. Sus tensiones y acuerdos definieron la participación argentina en la conferencia, en tanto campo de disputa de legitimidades y solidaridades, expresión del conflicto que transcurría en los puertos argentinos.

**Palabras claves:** Federación Obrera Marítima, huelga parcial, regulación del trabajo, OIT.

## **Abstract**

The second International Labor Conference, organized by ILO, was held in Genoa in 1920. World-wide existing and applicable labor conditions and maritime work's legislation were discussed there. In Argentina, while the delegation conformed by representatives of the State, the union and the employer's association attended the conference, the Federacion Obrera Maritima held one of the most prolonged sectorial strikes in the history of the local labor movement. Partial strike throughout affected the interests of navigation company Mihanovich, for more than one year. In that context, the conference became a sphere of confrontation and negotiation between the employer's association, the union and the Argentinian State. Their tensions and agreements defined the Argentinian participation in the conference, a field where legitimacies and solidarities were disputed, expressing the conflict that was affecting the Argentinian ports.

**Key words:** Federación Obrera Marítima, parcial strike, labor regulation, ILO.

Recibido: 06-06-2011

Aceptado: 01-12-2011

---

<sup>1</sup> UBA-CONICET / IDAES-UNSAM. Correo-e: [lauracaruso@gmail.com](mailto:lauracaruso@gmail.com)

## **Introducción**

En la ciudad de Génova a mediados de 1920 la Organización Internacional del Trabajo (OIT) convocó a la segunda Conferencia Internacional del Trabajo. Esta reunión se abocó exclusivamente a la discusión sobre condiciones laborales y legislación del trabajo marítimo en los países participantes, entre los cuales se encontraba la Argentina. La misma se desarrolló en un contexto nacional particularmente conflictivo, marcado por una huelga marítima que, por su extensión e importancia, constituyó una de las más significativas de las primeras décadas del siglo. La Federación Obrera Marítima (FOM) declaró la huelga contra la mayor compañía de navegación de la época, la Mihanovich, en febrero de 1920. Esta huelga parcial<sup>2</sup> comprometió por 13 meses una parte vital de la estructura económica nacional, el transporte fluvial y marítimo, actividad central en la realización del flujo de exportaciones agropecuarias hacia los mercados internacionales. Esta centralidad del transporte marítimo en la estructura económica no fue privativa de la Argentina; caracterizó al desarrollo de la economía mundial, sobre todo en la primera posguerra, con la consolidación de las relaciones comerciales entre los países centrales y otras regiones del mundo capitalista en plena expansión.

La segunda conferencia de la OIT en Génova abordó el tratamiento de las cuestiones relacionadas con el trabajo de a bordo. Los representantes del Estado argentino, del sindicato y de las empresas marítimas participaron activamente en aquel debate, donde se expresaron sus propuestas y posiciones. Entre las más importantes de estas figuraron la necesidad de reglamentar la contratación y las condiciones laborales (jornada, habitabilidad, higiene y salud) y de impulsar la intervención estatal. El recorrido de los debates y argumentos desarrollados en la conferencia, así como las negociaciones previas, constituyen una vía fructífera para comprender las demandas obreras, el enfrentamiento con la patronal y la acción gubernamental desplegados en Argentina durante el conflictivo año '20. Los informes del delegado patronal Dell'Oro Maini, del representante sindical capitán Pedro Diquattro y de los abogados Alejandro Unsain y Alfredo Colmo, representantes estatales, son fuentes fundamentales para desarrollar esta tarea.

En plena huelga marítima, la Conferencia de Génova fue un campo de disputa donde se desplegaron acciones y fundamentaciones diversas, un espacio de presión y negociación entre el capital, el trabajo y el Estado. Esta funcionó como ámbito de construcción de solidaridades y legitimidades para la organización patronal, el sindicato marítimo y las autoridades estatales, de cara al conflicto en los puertos argentinos. La intervención en dicha conferencia habilitó un espacio de disputa y negociación, cuando ésta se hallaba suspendida frente a la radicalización y prolongación de la huelga; a la vez, dio una mayor vigencia y legitimidad a la intervención estatal. Meses después, en octubre de 1920, se restablecieron los canales formales de negociaciones con la intervención del Estado Nacional.

---

<sup>2</sup> El carácter parcial de la huelga estaba basado en que la medida de lucha afectaba solo a las empresas del sector que no aceptaran las demandas obreras, en este caso la Mihanovich, si bien en los primeros meses del conflicto también incluyó a otras compañías menores.

## Legislar, regular, controlar... La OIT y el DNT

Al finalizar la Primera Guerra Mundial se creó la OIT, tras las negociaciones de paz expresadas en el Tratado de Versalles. En tanto organismo de la Sociedad de las Naciones especializado en las relaciones laborales como ámbito de intervención y regulación de los Estados, la OIT apuntaba a la creación de políticas y mecanismos que aplacaran las consecuencias extremas de la guerra en las condiciones de trabajo y de vida de la clase obrera, junto a la movilización y desarrollo de sus organizaciones sindicales y políticas. La adopción progresiva entre los sectores dominantes de los estados nacionales del reformismo social como discurso y práctica de colaboración de clases, establecía y legitimaba mecanismos de diálogo y arbitraje, formas de canalizar las demandas obreras al sistema. La necesidad de reforzar los mecanismos de integración y negociación se tornó evidente y generó un amplio consenso entre las burguesías de los países centrales, sobre todo tras la experiencia revolucionaria rusa en 1917.

Los principios de organización y funcionamiento de la OIT fueron expuestos en el Título XIII del Tratado de Versalles, así como los motivos de su creación, en sintonía con la situación política y social de posguerra. La “búsqueda de la paz mundial”, “la lucha por la justicia social” y la “cooperación internacional” en materia de adopción y aplicación de regulación laboral eran sus objetivos, frente al avance de la organización sindical y política de los trabajadores, en países europeos como Italia y Alemania, pero también en América Latina.

La OIT, establecida desde 1920 en Ginebra, tuvo como primer Director General al socialdemócrata francés Albert Thomas.<sup>3</sup> En 1921 comenzó a publicarse la *Revista Internacional del Trabajo*, la cual continúa actualmente. Allí aparecen referencias a la justicia social como uno de los principios básicos sostenidos por la OIT, sobre el cual se afirmaba el derecho al bienestar material y al desarrollo espiritual de la humanidad toda, su seguridad económica y la igualdad de oportunidades.<sup>4</sup> Sostenía la necesidad de brindar seguridad y derechos a los trabajadores, entre ellos el de asociación. Su actividad, el trabajo, al no ser considerado una mercancía más, requería una regulación internacional sobre sus condiciones.

El antecedente único e inmediato a la reunión en Génova fue la primera Conferencia de Washington de 1919, donde participaron 40 países y se aprobaron convenios relacionados con el trabajo industrial. Sin embargo, estas disposiciones no se aplicaban en forma directa al trabajo marítimo. La igualación de ambos trabajos, el industrial y el marítimo, fue reclamada durante la reunión pero no se logró su aprobación, que permitiría establecer un trato similar. La firme oposición de la

<sup>3</sup> Albert Thomas fue miembro del Partido Socialista francés. Escribió en el periódico *L'Humanité*; se desempeñó como consejero municipal, alcalde de Champigny y diputado por esta circunscripción entre 1910 y 1914. En 1915 fue nombrado Subsecretario de Municiones en el Ministerio de la Guerra. Fue además delegado de la II Internacional en los años previos a la Primera Guerra Mundial, y asumió como director de la OIT en 1920, cargo que ocupó hasta su muerte, en 1932.

<sup>4</sup> “Introducción: Número retrospectivo de los 75 años de la Revista Internacional del Trabajo” en **Revista Internacional del Trabajo**, vol. 115, N° 3-4, 1996.

delegación inglesa, principal potencia marítima de la época, y de otras delegaciones lo impidió. Surgió entonces la necesidad de tratar en particular las condiciones y legislación del trabajo a bordo, temario de la segunda conferencia.

El trabajo marítimo tenía características específicas que lo diferenciaban en varias formas del trabajo industrial o de cualquier otro tipo de trabajo realizado en tierra. El grupo de obreros embarcados estaba compuesto por marineros, foguistas, mozos, cocineros, maquinistas, ayudantes de máquina y de cubierta, contramaestres, radiotelegrafistas y capitanes, entre otros. En Argentina, estos obreros de a bordo realizaban travesías por ríos y costas del país y de países limítrofes. A bordo de grandes vapores, veleros, remolcadores o lanchas, entre muchas otras embarcaciones que navegaban las cuencas fluviales u operaban al interior de los puertos, los obreros manejaban, mantenían, limpiaban y habitaban los buques mercantes de bandera nacional. Las múltiples tareas requerían diferentes calificaciones, dando lugar a una organización jerárquica y compleja del trabajo a bordo, constituida por tres secciones: cubierta, sala de maquinas y cocina. Esta división del trabajo y su organización se estableció sobre una base material y técnica dada por el tipo de barco, que fue variando a medida que se incorporaba avances tecnológicos, como por ejemplo el material del casco, el motor de combustión interna o el telégrafo. La diferenciación y jerarquización entre la tripulación y la oficialidad fue sin duda el rasgo sobresaliente de la organización del trabajo marítimo. Esta jerarquía fue considerada un elemento indispensable para la supervivencia misma de los embarcados, concepto compartido por trabajadores, oficiales, funcionarios y armadores.<sup>5</sup> Este consenso no impidió que en ciertas coyunturas las organizaciones de oficiales y tripulantes actuaran en forma conjunta, enfrentándose a la patronal de manera unitaria, y por esto eficaz.

La segunda Conferencia se llevó a cabo en el Palacio genovés de San Giorgio, a orillas del Mar de Liguria. Asistieron representantes de 26 países, predominantemente europeos, destacándose la ausencia de los Estados Unidos, Brasil y México. Las delegaciones más numerosas, de entre 15 a 25 representantes, fueron las de Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Italia y Japón. Delegaciones menores enviaron Suecia, Países Bajos, Noruega, la India y Dinamarca. Participaron además Canadá, Australia, España, Checoslovaquia, Grecia, Polonia, Portugal, Rumania, Serbia, Croacia, Eslovenia y Suiza. Fueron invitadas Alemania, Austria y Finlandia, sin ser parte de la Sociedad de las Naciones. Los únicos Estados latinoamericanos presentes fueron Chile, Venezuela, Uruguay y Argentina, siendo ésta última la única en enviar su delegación completa, con representantes gubernamentales, patronales y sindicales, hecho destacado por todos los informes realizados.

El resultado de los debates de Génova fue la sanción de tres convenios, cuatro recomendaciones y tres resoluciones. Los primeros estipulaban la edad mínima para el trabajo marítimo en 14 años, el pago de indemnizaciones al desempleo por naufragio y la formación de agencias de colocación estatales. Allí se definían los términos y alcances de la ley y su aplicación a bordo, no sin ambigüedades, por ejemplo el lugar ocupado por la oficialidad en el trabajo a bordo y su inclusión o no en la expresión

---

<sup>5</sup> Caruso, Laura, “*Onde manda capitão, não governa marinheiro?* O trabalho marítimo no rio da Prata, 1890-1920”, en **Revista Mundos do Trabalho**, Campinas, vol. 3, 2010.

“gente de mar”. El convenio sobre agencias de colocación estipulaba que dicha actividad “no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos por una persona, sociedad o empresa”, para lo cual se establecían sanciones penales, impulsándose la organización estatal de agencias de contratación gratuitas, controladas por comisiones bipartitas, con representantes de armadores y de la “gente de mar”.<sup>6</sup>

Las cuatro recomendaciones constituían indicaciones que cada país podía o no traducir en leyes nacionales; abordaron la extensión de la jornada laboral en la industria pesquera y la limitación de las horas de trabajo a bordo en la navegación fluvial, diferenciada de la navegación marítima en aguas internacionales. La equiparación de la jornada de trabajo en ambas debía serlo “previa consulta a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores”.<sup>7</sup> Sobre los estatutos nacionales, la OIT recomendaba la “codificación clara y sistemática de la legislación nacional de cada país” por la cual “la gente de mar del mundo entero... podrá conocer mejor sus derechos y sus deberes.”<sup>8</sup> En cuanto al desempleo por naufragio, accidente u otras causas, se impulsó la organización de “un sistema eficaz de seguro contra el desempleo... ya sea mediante un régimen de seguro gubernamental o bien mediante subvenciones concedidas por el gobierno a las organizaciones profesionales cuyos estatutos prevean el pago de prestaciones a sus miembros desempleados.”<sup>9</sup> Otras tres resoluciones versaban sobre el contrato marítimo, la prevención de las enfermedades venéreas y el seguro al desocupado.

Si bien al comenzar el mes de septiembre de 1920 el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) elevó un proyecto de ley para la adopción de los tres convenios, esta recién se concretará en 1933, cuando bajo el gobierno de Agustín P. Justo fueron aprobados el Tratado de Versalles, la creación de la OIT y los convenios adoptados en las Conferencias de Washington y Génova. Con relación a las otras recomendaciones, existieron iniciativas como el proyecto impulsado por Alejandro Unsain, destacado miembro del Departamento Nacional del Trabajo (DNT) y delegado en Génova, para la confección de un código de trabajo de la marina mercante. Dicho proyecto implicaba la recopilación y el ordenamiento de los reglamentos, ordenanzas y disposiciones referidas al trabajo a bordo, y fue retomado en varias oportunidades sin lograr concretarse.<sup>10</sup>

El desarrollo de una política de intervención, reglamentación y mediación estatal en la relación capital-trabajo en diversos países fue el marco de creación de la OIT. Este organismo dio existencia material al interés por dar estatuto universal a una serie de disposiciones legales que buscaban normar y controlar las condiciones

<sup>6</sup> Convenio sobre la colocación de la gente de mar, Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), OIT, 1920.

<sup>7</sup> Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca) y (navegación interior), OIT, 1920, art. IV.

<sup>8</sup> Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, OIT, 1920.

<sup>9</sup> Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), OIT, 1920.

<sup>10</sup> Crónica Mensual del DNT N° 35, noviembre 1920; N° 48, diciembre 1921; N° 51, marzo 1922; N° 65, mayo 1923, donde se reproduce el decreto presidencial de Alvear designando una comisión para confeccionar el Código, en la que figuraban Unsain y Miguel Mihanovich, hermano del propietario de la empresa; N°88, abril 1925, donde se transcribe el mensaje de Alvear al inaugurar las sesiones ordinarias del Congreso, donde hacía referencia a la cuestión social en general, y a la necesidad del Código de trabajo marítimo en particular.

laborales y constituir un corpus legal específico del trabajo. Presentada como parte de una política que impulsaba la paz mundial y la justicia social, esta política constituyó una posibilidad de control sobre la movilización y organización obrera, cuya fuerza planteó la necesidad de respuesta por parte de los Estados nacionales. Al interior de cada país esta respuesta se expresó en el desarrollo de políticas sociales desde fines del siglo XIX, sin dejar de apelar a la represión de la acción obrera en determinadas coyunturas.

En Argentina, las primeras expresiones de esta política fueron el Proyecto del Código de Trabajo de 1904, las leyes de descanso dominical y trabajo de mujeres y niños, entre otras, junto a la creación en 1907 del DNT. Dicha institución, dependiente del Ministerio del Interior, fue el primer organismo estatal creado específicamente para abordar los problemas del trabajo y encausar sus conflictos. La historia institucional del DNT, su actuación en el ámbito de la Capital Federal y los Territorios Nacionales y su trayectoria viene siendo objeto de un renovado análisis en los últimos años.<sup>11</sup> Su creación formó parte de la iniciativa estatal por organizar el mercado de trabajo e institucionalizar los conflictos obreros, impulsando canales que permitan encausar las crecientes tensiones sociales y posibilitar su resolución a través de la mediación del Estado.<sup>12</sup> El DNT se propuso “el apaciguamiento y la concordia entre las diversas clases de la sociedad... atenuar el antagonismo de los intereses en lucha”<sup>13</sup>, para lo cual era necesario ampliar y complejizar la acción estatal. En el año 1913, tras la sanción de su ley orgánica, el DNT contó con la facultad de inspección y vigilancia del cumplimiento de las leyes laborales existentes, la confección de un registro de colocaciones para desempleados y la mediación en los conflictos obrero-patronales únicamente a pedido de las partes. Desde su creación esta institución estuvo conformada por un cuerpo de funcionarios, especialistas y técnicos que buscaron ampliar las funciones del organismo e integrarlo a un contexto internacional tendiente a la implementación de reformas y regulaciones estatales. A pesar de los límites impuestos por depender del Ministerio del Interior, por la competencia con otras agencias estatales en la asignación de fondos y la escasez de los mismos, el DNT fue una institución activa y con creciente participación en el conflicto social. De esta manera, formó parte del proceso de construcción de políticas sociales durante las primeras décadas del siglo XX, con continuidad entre los periodos de gobiernos conservadores y radicales. El DNT, mediante su participación en reuniones y diversas instancias, al producir y poner a disposición información

---

<sup>11</sup> Suriano, Juan, “La política laboral durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen: entre continuidades y rupturas, el rol del Departamento Nacional de Trabajo”, mimeo, 2010; González Bollo, Hernán, “La estadística pública y la expansión del Estado Argentino: una historia social y política de una burocracia especializada, 1869-1947”, tesis doctoral UTDT, Buenos Aires, 2007; 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**, Eudeba, Buenos Aires, 2000; Zimmermann, Eduardo, **Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina, 1890-1916**, Sudamericana, UdeSA, Buenos Aires, 1995; Lobato, Mirta Zaida, “El Estado y el trabajo femenino: el Departamento Nacional del Trabajo”, en Lvovich D. y Suriano J. (eds.) **Las políticas sociales en perspectiva histórica. Argentina, 1870-1952**, UNGS, Prometeo, Buenos Aires, 2006.

<sup>12</sup> Lvovich Daniel y Suriano Juan (eds.), **Las políticas sociales en perspectiva histórica. Argentina, 1870-1952**, UNGS, Prometeo, Buenos Aires, 2006, Introducción.

<sup>13</sup> Boletín DNT N° 29, diciembre 1914.

necesaria, entre otras acciones, impulsó la construcción de un derecho internacional obrero y la integración de Argentina a los organismos supranacionales.

### La Conferencia de Génova y la coyuntura del año '20

La segunda conferencia de la OIT fue escenario de un intenso debate sobre temas claves para las tripulaciones de los diversos pabellones mercantes nacionales, como la intervención del Estado, la reglamentación del trabajo, las condiciones laborales y de contratación, o el seguro por accidentes. Dos semanas después de iniciadas las reuniones llegaron a la ciudad de Génova el abogado Colmo y el representante patronal Dell'Oro Maini.<sup>14</sup> El delegado sindical Diquattro y Unsain se sumaron al debate días después, completando la delegación.

Dentro del grupo predominaban los abogados egresados de la Universidad de Buenos Aires (UBA): Alfredo Colmo, Unsain y Dell'Oro Maini. En el caso de los dos primeros, su participación en ámbitos estatales, donde desarrollaron diagnósticos y proyectaron políticas en torno a los problemas sociales, da cuenta de la importancia y legitimidad creciente de los profesionales vinculados al derecho laboral, materia que iniciaba el camino de su consolidación como campo de conocimiento social.

Alfredo Colmo desarrolló también una extensa carrera docente en la enseñanza media y terciaria, así como en la Facultad de Derecho de la UBA, donde dictó clases en las cátedras de Derecho Civil y Sociología. Su especialización y temas de interés se reflejaron en sendas publicaciones durante los primeros años del siglo XX, abocadas al derecho civil y comercial, y luego a la política universitaria y cultural. Fue representante diplomático entre 1911 y 1915 y miembro de la Junta Central de la Liga Patriótica.<sup>15</sup> Tras su paso por la Conferencia de Génova, ingresó a la Cámara Primera de Apelaciones en lo Civil de la Ciudad de Buenos Aires, al ser nombrado juez por el presidente Yrigoyen.

El otro delegado estatal, Alejandro Unsain, fue colaborador de Joaquín V. González y en 1907 ingresó como funcionario al recientemente creado DNT, pasando a formar parte de una tradición técnico-burocrática especializada en el estudio y conocimiento de las cuestiones laborales.<sup>16</sup> Fue Jefe de la División Inspección, creada en 1913, y presidente interino del Departamento. Habiendo sido delegado en las Conferencias de Washington, Génova y otras sucesivas, fue designado representante de la Argentina ante el Consejo de Administración de la OIT. Vivió algunos años en Ginebra y a su regreso fue nombrado corresponsal de la OIT en Buenos Aires. Se desempeñó además como docente universitario y asesor en el sector privado. Fue profesor en la Universidad Católica y en la Facultad de Ciencias Económicas (FCE) de la UBA; desde 1917 dictó allí Política Social, materia que daría años después en la Facultad de Derecho y en la Universidad de La Plata. Fue también docente y presidente del Museo

<sup>14</sup> Boletín AT N° 12, 20 julio 1920, pg. 18 a 20.

<sup>15</sup> Doeswijk, Andreas, Entre **camaleones y cristalizados: los anarcobolcheviques rioplatenses 1917-1930**, UNICAM, Campiñas, 1998, p. 149.

<sup>16</sup> Auza, Néstor, "La política del Estado en la cuestión obrera al comenzar el siglo XX. El Departamento Nacional del Trabajo. 1907-1912", **RHD** N° 15, Buenos Aires, 1987, pp. 101-140.

Social Argentino. Como activo miembro del DNT, Unsain produjo varios informes y artículos que fueron publicados en el Boletín trimestral del Departamento, entre los que están las reseñas de las Conferencia de Washington y Génova.<sup>17</sup> Publicó también en otras revistas como "Derecho del Trabajo" y "Revista Social", del Instituto de Política Social de la FCE en los años '40, de la que fue su director. En 1925 fue elegido presidente de la Caja Nacional de Jubilaciones del Personal de las Empresas Particulares de Servicios Públicos. En 1928 se desempeñó como Ministro de Gobierno durante la intervención a la provincia de Santiago del Estero. Alejado de la función pública, ofició como abogado de la Federación de Empleados de Comercio y asesor de la Unión Telefónica, de la Empresa Mixta Telefónica Argentina (en pleno proceso de nacionalización iniciado en 1946) y de la empresa estatal surgida en 1948, bajo la jurisdicción de la Administración Nacional de Correos y Telégrafos.

Atilio Dell'Oro Maini fue abogado de varias empresas navieras nucleadas en el Centro de Cabotaje Argentino (CCA), especializado en derecho comercial. Su derrotero político intelectual muestra su rol protagónico en la constitución y desarrollo de la Asociación del Trabajo (AT); sólo es posible dimensionar su figura con relación a esta institución patronal y la relevancia política que la misma adquirió desde su creación formal, en mayo de 1918. La AT, como organización corporativa de las principales empresas del país, incrementó su capacidad de acción y organización sobre todo a partir de 1919, como lo ha señalado María Ester Rapalo.<sup>18</sup> Los patrones organizados en la AT implementaron los medios a su alcance para destruir los sindicatos y combatir la organización obrera. Lockouts, brigadas armadas, listas negras, sindicatos patronales, rompehuelgas, un creciente lobby ante los poderes del Estado, fueron algunos de los métodos adoptados, muchos brindados por la AT como servicios a las empresas asociadas. Frente a la creciente movilización y organización obrera, la AT, y luego la Liga Patriótica, fueron elementos de consolidación de la fuerza corporativa patronal ante la carencia de un partido político conservador que defiende sus intereses.<sup>19</sup>

Existió una especie de división de tareas entre la Liga Patriótica y la AT, las que en principio accionaron en zonas complementarias, predominando la acción de la AT en el área metropolitana, y la Liga en el interior. Este trabajo complementario implicó además una diferenciación cualitativa en su accionar, mas tendiente a la agitación ideológica por parte de la Liga, mientras la AT se abocaba a consolidar la organización patronal. Los patrones nucleados en la AT desarrollaron así múltiples acciones de presión para con el gobierno: demostraciones públicas de su capacidad de movilizar adeptos en asambleas o reuniones patronales, amenazas de lockouts y su concreción o la presión de diplomática, fueron algunas de las acciones por las que la patronal logró modificar las relaciones de fuerza en 1921.

---

<sup>17</sup> Boletín DNT N° 45, febrero 1920; Boletín DNT N° 47, septiembre 1920.

<sup>18</sup> Rapalo, María Ester, "Los patrones ante la legislación laboral durante el primer gobierno de Yrigoyen", **Cuadernos del Sur**, Revista del Departamento de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur, vol. 32, 2005.

<sup>19</sup> McGee Deutsch, Sandra, **Contrarrevolución en la Argentina. 1900-1932. La Liga Patriótica Argentina**, UNQui, Buenos Aires, 2003.

La figura de Dell'Oro fue central en el proceso de consolidación de la AT como factor político en la escena nacional. Él mismo tuvo a su cargo la dirección organizativa, intelectual y política de la institución y fue desde fines de 1919 hasta la década de 1930 su secretario general. Fue además miembro de la Liga Patriótica desde sus inicios. Representó a la AT ante la OIT en 1920 y 1926. Con otros miembros de la AT fundó en 1919 la Junta Directiva de la Unión Popular Católica Argentina, antecedente de la Acción Católica Argentina. Fue Presidente de la Liga de la Juventud Católica Argentina, y durante los '20 impulsó dos proyectos. Fue Ministro de Fomento e Instrucción Pública en la intervenida Santa Fe tras el golpe de estado de 1930 e interventor de la provincia de Corrientes, donde fue funcionario provincial y municipal hasta 1943. En paralelo desarrolló una carrera docente, como adjunto de Derecho Comercial y de Derecho Marítimo en la Universidad de La Plata y profesor de Derecho de la Navegación en la UBA. Formó parte del Consejo Directivo de esta universidad por cuatro años y fue su interventor al producirse el golpe de 1943.<sup>20</sup> Tras un nuevo golpe de estado en 1955 Dell'Oro ocupó el Ministerio de Educación. Fue autor de una gran cantidad de obras referidas a temas de derecho, historia y política. Estos datos, que pueden ser más o menos significativos, permiten dimensionar la importancia de este cuadro político patronal, quien desde la palabra, la acción y la labor organizativa, fue uno de los constructores más enérgicos de la derecha argentina en la primera mitad del siglo XX.

Por último, el delegado sindical, capitán de ultramar Pedro Diquattro, era genovés de nacimiento, y regresó a esa ciudad como representante de la FOM y del Centro de Capitanes. Siendo radiotelegrafista, en Argentina obtuvo el título de piloto y luego de capitán. Fue parte del grupo fundador del Centro de Capitanes y Oficiales de Ultramar en 1918, y representó a los marítimos como primer delegado en la Federación Internacional del Transporte. Trabajó durante casi toda su vida para la Mihanovich, en los vapores Zelandia, Curitiba y Bélgica, y continuó haciéndolo en la compañía Doderó, cuando éste adquirió Mihanovich en 1930. En 1925 fue expulsado del Centro junto con otros 10 capitanes, acusados de colaborar con la empresa.<sup>21</sup>

Al momento de iniciarse la reunión en Génova, hacía ya cinco meses que en Argentina se estaba desarrollando la huelga parcial contra la empresa Mihanovich.<sup>22</sup> Dirigida por la FOM, la huelga que afectó el tráfico comercial fluvial y marítimo se inició en el mes de febrero. En julio, momento de la conferencia, la FOM estableció un sistema de turnos, mediante el cual las tripulaciones embarcadas en las empresas navieras no afectadas por la huelga cedían su puesto a los trabajadores. Los turnos no incluían a conductores, personal técnico y a la oficialidad, quienes debían contribuir con un monto mensual al fondo de huelga, con el que se financiaba la manutención de

<sup>20</sup> AA.VV., **Quien es quien en la Argentina: biografías contemporáneas**, G. Kraft Ltda., 1941.

<sup>21</sup> Libro de Registros del Centro de Capitanes y Oficiales de Ultramar.

<sup>22</sup> Caruso, Laura, "El respeto al derecho sindical contra la defensa del trabajo libre: la huelga parcial marítima en el Puerto de Buenos Aires, febrero 1920-marzo 1921", VII Jornadas de Investigadores del Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, UNMdP, Mar del Plata, 2008, Lucena, Alberto y Villena, César; "La primera burocracia sindical. La FOM y la gran huelga de 1920-21", **Anuario CEICS**, Buenos Aires, 2008.

los 4.000 huelguistas que participaron de los turnos, incluidos en los 7.000 obreros embarcados que se movilizaron.<sup>23</sup>

En pleno conflicto y ante la pronta realización de la conferencia internacional, el gobierno de Yrigoyen solicitó al sindicato la elección de un delegado. En un primer momento la Federación se negó a elegirlo hasta tanto no fueran consideradas sus demandas. Diferentes ministros, entre ellos el Ministro de Guerra Julio Moreno, ex Ministro de Marina y ex Jefe de Policía y mediador en la huelga marítima de 1916, amenazaron con hacer efectivos los decretos de oficialización. Estos decretos, resultado de la huelga marítima de inicios de 1919, autorizaban a la Aduana y Prefectura a proveer el personal de estiba y de a bordo para restablecer el tráfico fluvial cuando se produjera un conflicto, junto con la confección de un registro de personal obligatorio para organizar la contratación de las tripulaciones a cargo exclusivamente del Estado.<sup>24</sup> Finalmente, en 1920 la intervención directa del Estado en la provisión de tripulantes y la confección del registro no se concretó. Tardíamente la FOM envió su representante que se sumó a la delegación argentina en Génova, mientras en los puertos del país continuaba el conflicto.

La huelga, iniciada en solidaridad con los obreros constructores navales de los talleres Mihanovich de San Fernando, se prolongó debido a la estrategia patronal de cambio de bandera de algunas embarcaciones para contratar tripulantes no federados en países limítrofes. La Mihanovich fue la única empresa que se mantuvo intransigente, con el apoyo del Centro de Cabotaje Argentino (CCA), miembro de la AT, y el Centro de Navegación Transatlántica (CNT), y debió enfrentar la paralización total de su flota.<sup>25</sup> Contra la acción patronal se organizó un Comité de Huelga constituido por la FOM, la Unión Naval de Oficiales, el Centro de Capitanes y Oficiales, y la Sociedad de Prácticos, Baqueanos y Patronos. La alianza entre la tripulación y la oficialidad, materializada en la acción conjunta de sus organizaciones gremiales, fue uno de los elementos centrales para el éxito de acciones sindicales durante esos años. Esta colaboración posibilitó el control sindical sobre la contratación de las tripulaciones y las condiciones de trabajo a bordo, control obtenido a partir de la huelga general de diciembre de 1916 y mantenido por la Federación mediante la acción directa sistemática hasta mediados de 1921. La lucha de los trabajadores marítimos por imponer el control sindical en su lugar de trabajo, elemento central del programa y la política del *sindicalismo revolucionario*<sup>26</sup>, fue una de las causas fundamentales de la

---

<sup>23</sup> La Organización Obrera N° 141, 24 julio 1920.

<sup>24</sup> Crónica Mensual del DNT N° 14, Febrero 1919, N° 15, Marzo 1919 y N° 16, Abril 1919.

<sup>25</sup> La Unión del Marino N° 73, marzo 1920.

<sup>26</sup> El *sindicalismo revolucionario* fue la corriente política que dirigió la FOM desde su creación, en abril de 1910, y la FORA XI desde 1915. La lucha dirigida por la FOM se centró en el control de los trabajadores sobre la propia actividad, desafiando el poder patronal sobre el proceso de trabajo, la selección de tripulantes y las condiciones laborales. Estos elementos formaron parte de la política *sindicalista*, caracterizada por su obrerismo apartidario y su antiintelectualismo, la reivindicación de la acción directa y la educación obrera en la experiencia de la lucha, y del sindicato como forma de organización y dirección privilegiada, al que entendían como forma embrionaria de una futura sociedad sin explotación. En Argentina, esta corriente se constituyó en una fuerza autónoma al ser expulsados del Partido Socialista en 1906. Kerssfield, Daniel, **George, Sorel: apóstol de la violencia**, Signo, Buenos Aires, 2005; Belkin, Alejandro, **Sobre los orígenes del sindicalismo revolucionario en Argentina**, CCC, Buenos Aires, 2007;

permanente confrontación con la empresa Mihanovich. Al finalizar la huelga en marzo de 1921 la FOM logró el reconocimiento de hecho como representante sindical y la aceptación de sus demandas por parte de la empresa. Este triunfo se revertió a los pocos meses, cuando la ofensiva patronal en el Puerto de Buenos Aires y en el interior debilitó a la FOM y puso fin al control sindical sobre las condiciones de trabajo a bordo.<sup>27</sup>

Durante el desarrollo de la huelga diversas instituciones estatales participaron de forma activa, como los Ministerios de Hacienda, del Interior y el DNT. En el proceso de negociación los delegados de la FOM se entrevistaron, en abril y mayo de 1920, con el Administrador de la Aduana y con el Ministro de Obras Públicas Pablo Torello, quien fue rechazado como mediador por una asamblea obrera, profundizándose así el conflicto.<sup>28</sup> Por primera vez la FOM, desde su creación, se negaba a la mediación estatal. Al igual que en conflictos anteriores, la acción del DNT fue intensa y sistemática en la búsqueda de concretar la mediación estatal. Su acción cotidiana y permanente incluyó la concurrencia a las asambleas realizadas en el teatro Verdi, en el barrio de La Boca, de representantes del Departamento como Alejandro Unsaín. Sin embargo, la mediación estatal impulsada por el gobierno radical priorizó otras instancias institucionales. En el mes de mayo, con acuerdo de la empresa Mihanovich, se impulsó la mediación del Ministro de Hacienda, Domingo Salaberry, y se conformó una comisión arbitral que auspició varias entrevistas con los representantes de la FOM.<sup>29</sup> Las negociaciones fueron suspendidas al mes siguiente, al momento de realizarse la Conferencia en Génova.

### ***“Los problemas de la gente de mar”***

La Secretaría de la OIT había enviado a los gobiernos participantes un cuestionario sobre legislación y condiciones de trabajo marítimo, cuyas respuestas servirían para confeccionar informes y proyectos a tratar en la conferencia. Las preguntas se enfocaron sobre la legislación existente en el país, la jornada laboral, reglamento de trabajo a bordo, número mínimo de tripulación por sección y condiciones generales de alojamiento (medidas de camarotes y espacios de trabajo, ventilación, luz, etc.). Con dos meses de retraso, el gobierno argentino envió su respuesta a fines de abril, junto con las copias de las leyes 5.291, sobre el trabajo de mujeres y menores, y 9.688, ley de accidentes de trabajo, y el número 37 del Boletín del DNT.<sup>30</sup>

---

Bertolo, Maricel, **Una propuesta gremial alternativa: el Sindicalismo Revolucionario (1904-1916)**, CEAL, Buenos Aires, 1993; Del Campo, Hugo, **El sindicalismo revolucionario (1905-1940)**, CEAL, Buenos Aires, 1986.

<sup>27</sup> Adelman, Jeremy, “State and labour in Argentina. The portworkers of Buenos Aires”, **JLAS**, Cambridge University Press, vol. 25, 1993.

<sup>28</sup> La Unión del Marino N° 74, abril 1920.

<sup>29</sup> La Prensa 20 de Mayo 1920, La Nación, 15 Mayo 1920.

<sup>30</sup> El Boletín N° 37, de marzo 1918, estaba íntegramente dedicado a documentar los conflictos marítimos, en un extenso informe redactado por el Inspector permanente en la zona del puerto desde febrero de 1916, Antonio Rouco Oliva.

La información suministrada por el gobierno argentino en sus respuestas permite una aproximación a la situación del trabajo marítimo en el país. En primer lugar, se confirmaba allí la inexistencia de una ley sobre la jornada de 8 horas para el trabajo a bordo. Solamente en la sección de sala de máquinas se aplicaba de hecho desde la huelga marítima de 1916, pero no en el resto de las secciones. A la consulta sobre la posibilidad de extender su aplicación, la respuesta oficial fue “contestado implícitamente en la respuesta anterior.” Con relación a la cantidad mínima de tripulación, distinguida por secciones y categorías, se informaba la existencia de 1 a 3 oficiales en cubierta, según el tonelaje del barco, cuando en los pontones, lanchas y remolcadores de carga que operaban en el puerto se requerían de 2 a 5, cantidad duplicada en los barcos de pasajeros. En cuanto al alojamiento, la respuesta gubernamental aludía a un reglamento sanitario establecido por decreto el 13 de marzo de 1920. Se informaba que el sistema de registro para la contratación de las tripulaciones estaba a cargo de la Aduana; no existía legislación particular sobre la colocación y, en cuanto al contrato marítimo y condiciones de trabajo a bordo regía el Código de Comercio. En aquellos años la contratación y el ingreso estuvieron de hecho bajo el control del sindicato, el cual impuso su poder sobre esta y otras cuestiones de a bordo a través de la acción directa sistemática.<sup>31</sup>

La ausencia de regulación y leyes sobre el trabajo marítimo quedaba evidenciada en las respuestas gubernamentales al cuestionario. En el conjunto de los trabajadores, los marítimos muchas veces quedaban fuera del campo de aplicación de las leyes existentes para regular las condiciones de trabajo. Según Unsain: “El marino se encuentra legalmente menos protegido que el ferroviario o que el trabajador de una fábrica o usina por la propia naturaleza del contrato de trabajo a bordo.” El funcionario reiteraba así la necesidad de legislación sobre contratos colectivos, como los existentes en Inglaterra, Estados Unidos o Italia, donde los trabajadores y los armadores participaban en instancias mediadas institucionalmente por el Estado. “Sensible es que en la Argentina las gestiones realizadas por el DNT en el sentido de obtener la implantación del contrato colectivo de trabajo (proyecto del PEN de 1919) y los consejos tipo Whitley – forma moderna de convenciones colectivas – no hayan dado el resultado que fuera de desear. La falta de una ley de sindicatos profesionales constituye en verdad, un serio inconveniente”.<sup>32</sup> En un sentido general, la preocupación recurrente del cuerpo de funcionarios del DNT en cuanto a la necesidad de una legislación laboral se expresó en diversos proyectos presentados al PEN y al Congreso, y sus gestiones con los sindicatos y las organizaciones patronales. En tanto vocero de la AT, Dell’Oro remarcó también la ausencia y la necesidad de regular el trabajo marítimo, pero en un sentido de ordenar las relaciones capital trabajo y limitar la injerencia del sindicato.

De todas maneras, la existencia de la ley no garantizaba su efectiva aplicación, como lo demuestran las demandas expresadas en los pliego de condiciones que la FOM. La huelga general de 1916, el paro parcial de marzo de 1917, la huelga de principios de

---

<sup>31</sup> Caruso, Laura, “Control a bordo: la Federación Obrera Marítima, 1916-1921”, en Dicosimo Daniel y Simonassi Silvia y (comps.), **Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social**, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2010.

<sup>32</sup> Unsain, Alejandro, op. cit, pp. 32 y 35.

1919 y la sostenida durante todo el año 1920, fueron algunos de los conflictos más importantes donde se reclamaba, por ejemplo, el cumplimiento de la tripulación mínima estipulada por decreto. Sobre los temas mencionados en el cuestionario, la realidad guardaba clara distancia de la prudente respuesta gubernamental. Por ejemplo, las permanentes demandas de luminosidad y ventilación, ampliación de la superficie de los "ranchos" según el número de ocupantes y cuartos de baño para la tripulación por sección presentan un panorama desalentador con relación a las condiciones de habitabilidad, ventilación, seguridad e higiene.<sup>33</sup>

Los principales problemas laborales a bordo de las embarcaciones argentinas afectaron a todas las secciones. En la sala de máquinas, en cubierta o en la cocina, el derecho al seguro social, el respeto a las normas mínimas en materia de alimentación, habitabilidad, los reglamentos sobre formación y capacitación, así como las medidas para evitar los accidentes de trabajo a bordo fueron algunos de los más acuciantes. Sin embargo, la principal lucha que enfrentó al sindicato marítimo con la patronal fue la contratación. De hecho, la huelga de 1920 estuvo impulsada en contra del intento de la Mihanovich de anular el control sindical incorporando a trabajadores no sindicalizados mediante el cambio de bandera. La legislación aplicable en una embarcación era (y es) aquella correspondiente al país de su pabellón o bandera. De esta forma, es posible para el armador cambiar la pertenencia de toda o parte de su flota a otro pabellón nacional en busca de una legislación más permisiva, salarios más bajos y un régimen impositivo más beneficioso. La práctica del cambio de bandera no fue privativa de la Argentina. Iniciada a principios del siglo XX, habilitaba al propietario a contratar mano de obra más barata, bajar la inversión en medidas de seguridad, equipos, o también, como en el caso de la Mihanovich en 1920, evitar la acción sindical. Hoy en día se conoce a esta acción patronal como "buques de bandera de conveniencia", práctica denunciada por la FOM ya en 1916. Sin embargo, fue un tema ausente en la Conferencia.<sup>34</sup>

De los muchos problemas debatidos en la conferencia, como el trabajo de menores, la necesidad de un seguro por desempleo y las posibilidades de confección, se destacó la aplicación de un estatuto integral que regule el trabajo marítimo. Unsaín destacó la existencia de un estatuto del marino en Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Francia, Bélgica, Dinamarca, Japón, Australia y Canadá. Sobre la reglamentación de las agencias de colocación, el debate giró en torno a la prohibición de la actividad de contratación a instituciones lucrativas privadas, fundada en la idea de que el trabajo no debía ser considerado una mercancía. Por tanto, la colocación quedaría a cargo de agencias estatales u organismos sin fines de lucro, entre los cuales podría incluirse a los sindicatos.

<sup>33</sup> Boletín DNT N° 37, marzo 1918, La Unión Marino N° 44, noviembre 1916.

<sup>34</sup> El registro preferencial se convirtió, desde la segunda posguerra, en una táctica habitual de las empresas marítimas a nivel mundial, conocida también como "banderas de refugio", "banderas baratas" o "registros abiertos". Se define por la ausencia de vínculo directo entre el pabellón del buque y la sede comercial del mismo, es decir, donde el pabellón o bandera de la embarcación es de un país diferente al de su propietario o armador, al haberse realizado un cambio en la propiedad y el registro de buques. A partir de esta acción patronal, la Federación Internacional del Transporte estableció la como necesaria la defensa del "vínculo genuino" entre el propietario real de un buque y el pabellón al que pertenece.

El alcance de la aplicación de los convenios generó un extenso debate, debido a la multiplicidad de nacionalidades que conformaban las tripulaciones. Muchas delegaciones sostuvieron la necesidad de establecer un principio de reciprocidad, esto es, limitar la protección y efectos de los convenios y recomendaciones a aquellos tripulantes de los países que ratificaran las convenciones y adhirieran a la conferencia. La delegación argentina en su conjunto se opuso a limitar los derechos a ciertas nacionalidades, sosteniendo que debían aplicarse a los marinos de toda nacionalidad, sean sus Estados parte o no de la OIT y hayan o no ratificado tales resoluciones. El Dr. Colmo argumentó que en Buenos Aires aproximadamente un tercio de los marineros provenían de otros países; por ejemplo los tripulantes paraguayos que trabajaban a bordo de las embarcaciones de bandera argentina no serían contemplados, ya que su país no participó del debate internacional.<sup>35</sup> “El derecho al trabajo es inherente a la condición del hombre y no a la de ciudadano... a todos los marinos de cualquier país, hubiera este o no ratificado la convención... Se trata ante todo de un espíritu de conciencia internacional bien entendido, de dar satisfacción a las aspiraciones legítimas de la clase obrera.”<sup>36</sup>

Hubo también posiciones enfrentadas dentro de la delegación argentina en torno a la distinción entre la navegación interior y exterior en la aplicación de las leyes internacionales, en particular si se llegaba a sancionar la jornada de 8 horas. La diferenciación entre navegación fluvial y marítima fue sostenida principalmente por los gobiernos de Inglaterra, Noruega y Suecia, entre otros. Su intención no declarada era impedir la aplicación de la jornada de 8 horas en la navegación de ultramar.<sup>37</sup> Aunque la delegación argentina rechazó unánimemente esta moción, Dell’Oro Maini reparó en la necesidad de una consideración más extensa. En los años sucesivos su posición será, paradójicamente, excluir a la navegación de cabotaje nacional del régimen estipulado por las convenciones internacionales.<sup>38</sup> Por el contrario, el delegado sindical Diquattro reconoció en esa diferenciación un peligro inherente para los trabajadores, ya que similares condiciones laborales y muchas veces los mismos tripulantes caracterizaban a ambas. En los viajes ribereños de Buenos Aires hasta Carumbá (Brasil) de más de 30 días, las condiciones y características del trabajo a bordo en nada diferían de las tareas en un viaje de ultramar.<sup>39</sup>

### *Debatiendo legitimidades*

Al momento de realizarse la Conferencia, la huelga en la flota Mihanovich estaba en pleno desarrollo. Suspendidas las negociaciones, la AT impulsó una campaña de solicitadas en la prensa y presiones diplomáticas, mientras la Federación Obrera

---

<sup>35</sup> La Unión del Marino N° 71, enero 1921, pp. 4 y 5, “La Conferencia Internacional Marítima de Génova y los marinos argentinos. Informe del delegado de los marinos argentinos, Pedro Diquattro”.

<sup>36</sup> Colmo, Alfredo, op. cit., p. 95.

<sup>37</sup> La Unión del Marino N° 67, septiembre 1920, p. 2, “Conferencia Internacional de Génova. El Primer informe de nuestro delegado compañero Pedro Diquattro”.

<sup>38</sup> Dell’Oro Maini, Atilio, Los problemas del trabajo en las Conferencias de Ginebra, Buenos Aires, 1926.

<sup>39</sup> La Unión del Marino N° 70, diciembre 1920, pp. 4 a 6.

Regional Argentina del 9no. Congreso (FORA IX) planteaba la posibilidad de una huelga general en solidaridad con la FOM, signos de la radicalización de un conflicto que ya llevaba varios meses.<sup>40</sup> La confrontación se expresó en el marco de la conferencia; los argumentos, posiciones y acciones desplegados durante dicha reunión la constituyeron en un espacio de tensión y negociación. La disputa cobró mayor visibilidad al discutirse dos problemáticas centrales como la jornada laboral y el carácter público o privado del contrato marítimo.

El debate en torno a la aplicación de la jornada de 8 horas en la navegación fue clave al interior de la delegación argentina, ya que las argumentaciones referían directamente a las tensiones provocadas por la huelga y el poder sindical de la FOM. No estaba en discusión la aplicabilidad misma de la jornada, que de hecho en algunas secciones ya se había adoptado, sino más bien la legitimidad de las demandas obreras directamente relacionadas con la huelga en curso. Los argumentos esgrimidos más tenían que ver con el reconocimiento y legitimidad de la acción obrera, lo cual quedó evidenciado a la hora de votar: el único representante patronal que votó a favor de la propuesta de las 8 horas fue Dell'Oro Maini, ya que no radicaba allí el problema. Su cuestionamiento iba dirigido a las afirmaciones del delegado sindical francés Rivelli, quien sostuvo que en Argentina la adopción de las 8 horas fue producto de su imposición por decreto contra la voluntad de los armadores. En respuesta, el delegado patronal afirmaba que las tripulaciones argentinas tenían una situación privilegiada por la concesión patronal realizada de motu proprio, de común acuerdo y sin presión gubernamental, con relación a la limitación de la jornada laboral. En contra de la huelga, Dell'Oro sostenía que la FOM "... utiliza la coacción contra la libertad de trabajo sin amparo ninguno... ya no puede aplicarse aquella jurisprudencia individualista que supone que en caso de huelga parcial el patrón puede buscar obreros en otra parte, pues todos están afiliados a un sindicato único". Este tipo de construcción discursiva no era nuevo. El reclamo patronal por el trabajo libre fue sostenido por las empresas desde principios del siglo, incluso el Centro de Navegación Transatlántica (CNT) creó en 1905 un gremio patronal, la Sociedad Protectora del Trabajo Libre.

El trabajo libre era considerado como la necesidad de garantizar las libertades individuales de los armadores y de los trabajadores, quienes debían poder elegir libremente sus lugares de trabajo sin ningún tipo de límites, ni del sindicato ni del Estado. Sin embargo, desde 1919, y claramente durante 1920, la defensa patronal del trabajo libre tendió a traducirse en el reclamo de intervención estatal, siendo uno de los ejes de la ofensiva patronal. Para la AT el trabajo libre era un principio "justo" bajo el cual debía funcionar la contratación, una libre elección garantizada por el Estado, considerada la navegación como un servicio público. Según Dell'Oro Maini, "los armadores que represento aceptan el principio de las 8 horas con la misma convicción que les hace defender los principios de orden, de disciplina, de libertad de trabajo y de colaboración mutua... Lo que puede turbar a la marina mercante no es la adopción de principios racionales de trabajo, sino al contrario, el desacuerdo, la acción de desorganización que proviene de algunos sindicatos de agitación desprovistos de

---

<sup>40</sup> La Organización Obrera N° 138, 3 julio 1920, p. 1; N° 139, 10 julio 1920, p. 1.

responsabilidad o bien aún, la indiferencia de los gobiernos que, bajo el pretexto de imparcialidad, se desvían de sus deberes sociales”.<sup>41</sup>

La respuesta obrera fue la rotunda defensa de la acción sindical como único medio eficaz para lograr mejoras en las condiciones de trabajo y una legislación adecuada. El delegado sindical afirmaba que la jornada laboral fue un derecho conquistado por la acción directa, imponiéndose las 8 horas en sala de maquinas desde principios de siglo, en la sección cocina tras la huelga de comienzos de 1919, y quedando pendiente su aplicación en cubierta, solo posible mediante la acción y la organización sindical. Decía Diquattro, “algunos armadores no muestran espíritu de conciliación, por su actitud imperialista y antiobrera... sostenidos por la creencia de que el trabajo es una mercancía, pretenden consagrar millones que nada les han costado a la destrucción de las organizaciones y de las instituciones que los marinos disciplinados han fundado, desde hace muchos años, gracias a su perseverancia y a sus sacrificios... Las únicas personas que en la marina mercante argentina luchan por la paz, la disciplina y la organización son los marinos”.<sup>42</sup> El centro del planteo sindical giraba en torno a la necesidad de una acción directa sistemática para concretar ciertas demandas, incluso a pesar de la existencia de los decretos de oficialización. Estos decretos en particular, y la intervención del Estado en general, no generaron oposición por parte de la FOM, la cual incluso demandó la acción estatal en varias oportunidades, sólo en tanto el gremio tuviera la posición de fuerza necesaria para influir directamente en la contratación y otras cuestiones del trabajo a bordo, lo cual ocurrió hasta mediados de 1921.

Tema de extenso debate fue el contrato marítimo y su carácter público, privado o mixto, el que tenía como trasfondo la discusión sobre la intervención estatal, su necesidad y legitimidad. Por un lado, la definición patronal del transporte marítimo como servicio público implicaba la sanción de la acción sindical y la huelga por parte del gobierno, entendiéndolas como una infracción de las obligaciones contenidas en el contrato. Por otro lado, las consecuencias de la caracterización del contrato marítimo como privado eran bien distintas. Aquí el Estado no tendría injerencia alguna en la negociación entre las partes; bastaba con apelar al Código de Comercio. Si sus cláusulas fueran consideradas públicas, el Estado debía ser quien garantice su cumplimiento e intervenir con su fuerza represiva de ser necesario. De hecho, en los puertos argentinos la contratación de los tripulantes se concretaba por viaje entre el capitán, quien representaba al armador, y el obrero embarcado, quedando asentado en la Libreta de Navegación que emitía la Prefectura, de carácter obligatorio.

Los argumentos patronales sobre el carácter del contrato afirmaban la igualdad de derechos y responsabilidades entre armadores y trabajadores, y concluían en la necesidad de aplicar una sanción penal al sindicato que incumplía el contrato con la huelga o el boicot. “Los armadores argentinos sostienen el principio de igualdad jurídica absoluta en el sentido de la libertad de las convenciones y de igualdad de las sanciones para las partes que no cumplan sus compromisos. El contrato de marinos tiene un carácter especial porque la navegación es un principio de orden público -

---

<sup>41</sup> Boletín AT, N° 8, 20 mayo 1920, p. 7.

<sup>42</sup> Unsain, Alejandro, op. cit. pp. 145-147.

nacional e internacional-.”<sup>43</sup> La persistente reivindicación sindical sobre el control de contratación y las condiciones laborales incrementó las exigencias de intervención estatal de la AT, que consideraba inmoral que un servicio público sirva como “instrumento de lucha, y en el mejor de los casos, un arma de acción en manos de quienes no tienen nada que pedir, ni de qué quejarse”.

Junto a la necesidad de suprimir el poder sindical y la intervención estatal, la patronal afirmó la necesidad de organizar a los empresarios a nivel internacional. La tarea estaba claramente definida: concentrar la organización y representación patronal en una entidad, para lograr mayor poder de presión. Unificar a la patronal y construir solidaridad fueron objetivos centrales para Dell’Oro Maini, quien participó en la organización de la AT y defendió la necesidad de mayores niveles de organización entre los empresarios para fortalecer, centralizar y defender los intereses patronales, con proyección internacional.<sup>44</sup> Frente al conflicto sindical en aumento y la actitud prescindente del gobierno radical, era necesario conformar un organismo corporativo internacional de las organizaciones patronales. La AT asumió esta tarea, buscando fortalecer la representación corporativa patronal, lo cual demostraba una claridad de objetivos y conciencia de sus necesidades. Se expresa así la apropiación de un discurso y prácticas de clase, por medio de las cuales se reconocía explícitamente la lucha y el conflicto. La tarea de construir representación y conciencia muestra no sólo la capacidad personal del delegado patronal, sino también la fuerza creciente político organizativa de la AT. En función de estos objetivos, Dell’Oro Maini realizó un viaje por Europa apenas finalizada la conferencia en Génova, mandado por la AT para establecer relaciones con instituciones afines.<sup>45</sup> Durante su visita a España se reunió con el Vizconde de Eza Luis de Marichalar y Monreal, ministro de guerra de Alfonso XIII, con José Maluquer, ambos integrantes del Instituto de Reforma Social, y con el propio rey Alfonso.<sup>46</sup> En 1921 se abocó a proyectar la Organización Internacional de Patrones Industriales, cuya representación ante la OIT revertiría la posición de debilidad en la que se encontraban los patrones, frente a la Federación Sindical Internacional reformista, la joven III Internacional y la recientemente constituida Internacional Sindical Roja.

La iniciativa de organización internacional de la patronal por parte de la AT, similar al impulso que esta tomaba entre los sindicatos marítimos, cobró un mayor impulso a raíz de ciertos sucesos transcurridos durante la conferencia y en los meses posteriores. Por un lado, la FOM obtuvo la solidaridad de los delegados sindicales de Francia, Italia e Inglaterra, lo cual implicó en el contexto de la huelga la negación a cargar o descargar en los puertos europeos cualquier embarcación de bandera argentina indicada por el sindicato.<sup>47</sup> Por otro lado, se concretó entonces la formación de una

<sup>43</sup> Boletín DNT N° 47, septiembre 1920, pp. 1922-23.

<sup>44</sup> Marchese Silvia, “Estrategias de las organizaciones empresariales para su participación en política” en Falcón Ricardo (dir.) **Nueva Historia Argentina**, Tomo VI, Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930), Sudamericana, Buenos Aires, 2000.

<sup>45</sup> Boletín AT N° 16, 20 septiembre 1920, p. 1.

<sup>46</sup> Boletín AT N° 14, 20 agosto 1920, p. 1; N° 13, 5 agosto 1920, p. 2.

<sup>47</sup> La Unión del Marino N° 67, septiembre 1920, p. 2 “Conferencia Internacional de Génova. El Primer informe de nuestro delegado compañero Pedro Diquattro.”

Federación Internacional Marítima, cuya dirección era disputada por diversas corrientes políticas. Esta Federación, parte integrante de la Federación Internacional del Transporte, convocó en agosto de 1920 un Congreso Marítimo en Bruselas, al cual asistieron representantes obreros de diversas federaciones y sindicatos. Sin embargo, la FOM no pudo enviar delegados estando en plena huelga, pero mantuvo una comunicación permanente a través del representante sindical británico. En este congreso los delegados sindicales discutieron la posibilidad de impulsar una medida de lucha internacional ante la oposición patronal a la sanción del convenio por la jornada de 8 horas y su posterior ratificación por los Estados. La delegación belga propuso la realización de una huelga general mundial de obreros embarcados. La moción de los sindicalistas franceses, afirmaba la necesidad de nuevas instancias de negociación y conciliación antes de declarar la huelga. La votación se inclinó a favor de esta última, por lo cual se nombró una comisión que asistiera a una reunión con la patronal, la cual se llevaría a cabo a comienzos de 1921 en Ginebra, con la mediación de la OIT. Si no se llegaba allí a un acuerdo se declararían la huelga general marítima mundial por 48 horas; si aun esta medida no resultaba eficaz, se impulsaría la huelga por tiempo indeterminado.<sup>48</sup> Aunque la negociación se impuso por sobre la huelga, la sola posibilidad de esta medida expresaba un nivel de organización sindical de los obreros marítimos que alarmó a las empresas, en particular a la patronal argentina, que aumentó la presión sobre el gobierno radical. Su aliado y representante de las empresas internacionales de navegación, el CNT, exigió al PEN la derogación inmediata de los decretos de oficialización, que formalmente establecían a la Aduana y Prefectura como responsables del registro de tripulantes, para permitir a las empresas contratar libremente al personal.<sup>49</sup> Sin embargo, los decretos continuaron vigentes y su interpretación por parte de los poderes públicos fue objeto de disputa entre la FOM y las organizaciones patronales hasta mediados de 1921.<sup>50</sup> El CNT también impulsó una campaña antisindical contra la FOM, a partir de la publicación de una solicitada en repudio a la huelga, y en solidaridad con la empresa Mihanovich, dejando vislumbrar la posibilidad de un lockout internacional ante la irresolución del conflicto.<sup>51</sup>

Los argumentos desplegados en la Conferencia muestran como elemento reiterado la apelación a la acción del Estado. La inacción del poder represivo del Estado nacional hasta 1921 con relación al conflicto marítimo había posibilitado la contratación exclusiva a cargo de la FOM. De hecho, en la huelga del año '20 contra la Mihanovich el punto más conflictivo fue el reconocimiento del sindicato y su injerencia en la constitución de las tripulaciones, elementos no negociables para esta empresa, cuya intransigencia iría cediendo con el transcurso de los meses. Esta prescindencia estatal y la política de acercamiento del gobierno radical a ciertos grupos obreros, en particular aquellos dirigidos por el *sindicalismo revolucionario*, fue centro de la crítica

---

<sup>48</sup> La Unión del Marino N° 70, Diciembre 1920, pp. 4-6 “La Conferencia Internacional Marítima de Génova y los marinos argentinos. Informe del delegado de los marinos argentinos, Pedro Di quattro.”

<sup>49</sup> Boletín AT N° 14, 20 agosto 1920.

<sup>50</sup> Caruso, Laura, “El Soviet del puerto de Buenos Aires: trabajadores marítimos, contratación exclusiva y decretos de oficialización (1919-1921)”, V Jornadas Nacionales Espacio, Memoria e Identidad, UNR, Rosario, 2008.

<sup>51</sup> La Organización Obrera N° 137, 26 junio 1920

furibunda de los armadores nacionales e internacionales y de la prensa.<sup>52</sup> Según Dell’Oro Maini, los sindicatos que resistían la ley debían ser controlados y penados por el Estado, “el gobierno debe tener una activa participación, debe aprender que detrás de la neutralidad retórica, abdica de su poder de policía y de su obligación de intervenir ‘eficientemente en la defensa de los intereses generales’”<sup>53</sup>

Con similares argumentos, el diario La Prensa defendió la necesidad de la acción represiva del Estado sobre la FOM, cuyas acciones iban “contra los derechos del individuo, la libertad de trabajo y las sanciones constitucionales que han consagrado estos principios... Su acción de complot constituye un hecho de agresión y violencia que revisten los caracteres de levantamiento contra el orden social...” Exigía condenar y repudiar la contratación exclusiva por parte del sindicato, “práctica que es análoga a los actos revolucionarios que atentan contra el orden social porque desconoce y atropella derechos, libertades y obligaciones de los habitantes... todos estos males se están consintiendo por el Poder Ejecutivo”.<sup>54</sup> Reforzando la posición patronal, sostenía la necesidad de restablecer la legalidad en el puerto a través de la intervención estatal y del cumplimiento de la ley.<sup>55</sup> En una editorial criticó abiertamente la acción del gobierno, acusando al PEN de negligencia, por la designación tardía de los delegados a Génova y su actitud ante la huelga marítima, y de “ineptitud optimista, de ensimismamiento que le es característico”. Para La Prensa, “no es suficiente con pregonar en líricos mensajes el anhelo de proyectar reformas legislativas encomendadas a encontrar soluciones a aquella cuestión, ni lo es tampoco con pregonar una política “obrerista” o denominada tal dentro del léxico en uso oficial, para dejar languidecer a importantes masas de obreros, debido a una abstención casi indefinida en su trabajo...”<sup>56</sup>

De esta manera, para proteger o reprimir, para legislar o garantizar los derechos sindicales, se interpelaba al Estado desde las organizaciones patronales y sus aliados, y desde el sindicato. La Conferencia de Génova fue un ámbito más en el cual desplegar argumentos, presionar y disputar solidaridades y legitimidades entre armadores, sindicato y gobierno.

Los representantes del PEN buscaron legitimar su posición, que hasta el momento propiciaba instancias de mediación. De esta manera, la existente intervención estatal se desarrolló a partir de diversos organismos del Ejecutivo. El gobierno nacional, a través de esta acción, dio cierto reconocimiento al sindicato marítimo como representante legítimo de los trabajadores marítimos, hecho que debe ser entendido en

<sup>52</sup> La relación Estado-trabajadores en el primer gobierno radical está siendo objeto de un renovado debate. Ver Falcón, R. y Monserrat, A., “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos” en **Nueva Historia Argentina** Tomo VI, Falcón R. (dir.) Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930), Sudamericana, Buenos Aires, 2000; Falcón, R. y Monserrat, A., “Políticas laborales y relación Estado-sindicatos en el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922)”, en Suriano J.(comp.) **La cuestión social en Argentina, 1870-1943**, La Colmena; Buenos Aires, 2000; Garguin, E., “Relaciones entre Estado y sindicatos durante los gobiernos radicales, 1916-1930”, en Panettieri, J. (comp.) **Argentina: trabajadores entre dos guerras**, Eudeba, Buenos Aires, 2000.

<sup>53</sup> Boletín AT N° 19, 5 noviembre 1920, pp. 2-5.

<sup>54</sup> La Prensa 4 de mayo 1920.

<sup>55</sup> La Prensa 18 de mayo 1920, “El Estado y el conflicto portuario”.

<sup>56</sup> La Prensa 13 de junio 1920, “Conferencia del trabajo en Génova”, nota editorial.

el marco de una política más amplia, impulsada por el radicalismo, de alianza con sectores de la clase obrera, en la búsqueda de ampliación de su base social.<sup>57</sup> Esta política se expresó en la mediación de los conflictos marítimos, tanto a través de la figura presidencial, la Policía, el Ministro de Obras Públicas, de Hacienda, del Interior, de Marina o de Guerra. Estas instancias, junto al DNT, fueron los canales de la acción estatal, en un contexto institucional carente de mecanismos de conciliación y arbitraje formales, en el cual no se logró consolidar e institucionalizar medios, leyes u organismos arbitrales.

La relación entre el sindicato marítimo y el Estado nacional ha sido interpretada como una alianza informal, una táctica por la cual el gobierno radical buscó una mayor adhesión obrera. Esta no logró desarrollarse como estrategia formal, ni traducirse en acuerdos explícitos o alcanzar un grado de institucionalización que permitiera su continuidad. Ante la presión patronal algunos autores sostiene que esta alianza fue abandonada en la coyuntura posterior a la huelga de mediados de 1921<sup>58</sup>, mientras que otras interpretaciones apuntan al cambio en la forma y sectores con que se encaró dicha relación.<sup>59</sup>

En el mes de septiembre, tras meses de huelga y suspendidas las negociaciones, el gobierno nacional impulsó un proyecto de ley para la incautación parcial de la flota Mihanovich o de una empresa que, en pleno conflicto, no acceda a una solución dialogada. La medida apuntaba a que el Estado asumía a su cargo proveer las embarcaciones necesarias para cubrir servicios mínimos hasta la resolución del conflicto. El proyecto se discutió en la Cámara de Diputados, con una clara oposición de conservadores y socialistas. En el transcurso del debate el diputado radical por la provincia de Buenos Aires, José Noriega, presentó un informe pedido por la Comisión de Comunicaciones y Transportes, donde afirmaba: “hace ocho meses que están paralizados casi en absoluto los transportes de pasajeros y cargas en los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay, De la Plata y sus afluentes. (...) Entonces, la comisión, no inclinándose ni al capital y ni al trabajo, ha producido este despacho por las razones de interés público que el conflicto afecta, dándole al Poder Ejecutivo una ley que le permita hacer el servicio de cabotaje que devuelva a esas provincias del litoral, tan profundamente afectadas, ese medio tradicional de transporte”.<sup>60</sup> En oposición al proyecto radical, la propuesta del Partido Socialista fue la formación de una comisión tripartita para la dirección de flota, constituida por representantes del gremio marítimo, empresarios y estatales. La asamblea obrera que evaluó el proyecto, ratificó su defensa de la contratación exclusiva de obreros federados, la continuidad de la medida de la huelga en curso y su escepticismo sobre los resultados que traería la estatización parcial de la flota mercante. Finalmente, el proyecto oficial pasó a la Cámara de Senadores, donde nunca fue tratado. Ni el proyecto del gobierno ni el acuerdo entre el sindicato y

---

<sup>57</sup> Falcón, R. y Monserrat, A., “Políticas laborales...”, op.cit.

<sup>58</sup> Adelman, Jeremy, op. cit.; Horowitz, Joel, “Argentina’s failed general strike of 1921: a critical moment in the radical’s relations with unions”, *Hispanic American Historical Review* N° 75, pp. 57- 80, 1995.

<sup>59</sup> Falcón, R. y Monserrat, A., “Estado, empresas, trabajadores...”, op. cit.

<sup>60</sup> “Soluciones para la huelga de la navegación fluvial, Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 20-9-1920”; Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la República Verdadera (1910-1930)*, Ariel, Buenos Aires, 1999.

la empresa se concretaron. La huelga parcial contra la Mihanovich culminó tras la intervención del PEN a través del Ministro de Obras Publicas, Pablo Torello, en marzo de 1921.

De conjunto, la política de reconocimiento y mediación con la FOM estuvo ligada a la centralidad del transporte marítimo, así como a la capacidad de organización y acción demostrada por los obreros marítimos desde la huelga general de 1916. El gobierno radical expresó una especial preocupación por regular las condiciones del trabajo marítimo, la cual se manifestó en la confección de reglamentos del personal a cargo de la Prefectura, proyectos legislativos relacionados, como el Código de Trabajo de 1921, y la misma participación en la segunda Conferencia de la OIT, aquí analizada. Sin embargo, a los pocos meses de finalizada la huelga parcial, la Mihanovich y las organizaciones patronales avanzarían sobre el poder sindical.

Los límites de la política que caracterizó al primer gobierno de Yrigoyen fueron visibles tras el prolongado conflicto del año '20. Su actitud prescindente para con los obreros marítimos cambió en la coyuntura de 1921, frente a la fortaleza corporativa de la patronal desarrollada en esos años, la crisis de postguerra y el debilitamiento del sindicato ante las disputas políticas existentes en su interior. A mediados de ese año y tras una nueva huelga<sup>61</sup>, el gobierno desplegó las fuerzas represivas estatales en el puerto de Buenos Aires, permitiendo además la acción parapolicial impulsada por la AT y la Liga Patriótica a través de grupos de choque, la acción violenta y el reclutamiento de rompehuelgas. En una u otra coyuntura, permitiendo el control sindical o con la militarización, el Estado buscó garantizar el tráfico marítimo y la circulación de las exportaciones, y con ella, la continuidad de la acumulación de capital en el sector.

Esta situación puso en evidencia las limitaciones de la política radical con relación a los obreros marítimos en particular, y al movimiento obrero en general. Su actitud prescindente ante el conflicto marítimo fue abandonada al cambiar las relaciones de fuerza, cada vez más desfavorables para los trabajadores. En la nueva coyuntura, la intervención estatal fue en contra de las demandas y acciones sindicales. Ante la ofensiva patronal y estatal, la FOM, sin respaldo legal alguno, sólo podía mantener su posición y existencia a través de la lucha sistemática y la movilización. La agudización del conflicto manifestada en la primera posguerra en Argentina se dirigió así hacia una victoria patronal a mediados de 1921 y de sus organizaciones, surgidas tiempo antes para combatir a los sindicatos y toda organización obrera.

### **Balance sobre la Conferencia**

El balance político de los delegados argentinos acerca de los resultados de la conferencia presentó diferencias en sus valoraciones sobre el sentido, alcance y limitaciones de la reunión. Para el delegado Colmo el resultado, si bien no fue totalmente adverso, tampoco fue positivo, debido a la labor insuficiente de la conferencia, que planteaba la necesidad de avanzar en el debate y regulación del trabajo marítimo como problemática universal. La poca especificidad de los proyectos

---

<sup>61</sup> Sobre la huelgas de mayo-junio de 1921 contra los ataques de la Liga y la AT ver Horowitz, Joel, op.cit.

presentados y el trabajo superficial de las comisiones fundamentaban su crítica. Unsain, por otra parte, consideró a la conferencia como un éxito sin precedentes, en tanto inicio de una tradición en legislación internacional del trabajo, en particular marítimo, que avanzaba en la necesaria internacionalización de las leyes de navegación. Similar opinión tuvo Dell'Oro Maini, quien remarcó los denodados esfuerzos realizados durante la reunión para construir cierto consenso en torno a las tensiones en la relación capital-trabajo, en busca de una solución al conflicto persistente.<sup>62</sup> Según Dell'Oro, las relaciones entre patronos y marineros no sólo referían al salario y la jornada laboral, sino también al acuerdo y la disciplina a bordo. Las buenas relaciones eran la base primordial para implementar normas y leyes, sin las cuales la reglamentación era inútil, letra muerta.<sup>63</sup> Por último, Diquattro consideró de manera ambigua a la conferencia, viendo allí un adelanto desde el punto de vista legislativo, mientras dudaba de la aplicación efectiva de lo debatido en las flotas de las naciones participantes, en particular en Argentina. Según el delegado sindical: “de nada vale la ley si nosotros estamos desorganizados y no tenemos conciencia de nuestros deberes y nuestros derechos... Sólo con la organización sindical se logra cumplir la ley”.<sup>64</sup> La necesidad de sostener la ley por medio de la organización y la acción, argumentada por Diquattro y Dell'Oro Maini, tenía directa relación con la situación de conflicto planteada en los puertos de Argentina. Los armadores y la FOM disputaban el control del trabajo, la interpretación de los decretos de oficialización y el poder sobre la formación de las tripulaciones, que dependía en última instancia de la relación de fuerzas entre el gremio y la patronal. Además el delegado sindical consideró como un logro sustantivo el hecho concreto del reconocimiento de la existencia y legitimidad de los sindicatos marítimos como representantes de los trabajadores y como elemento primordial para la producción nacional por parte de la OIT. Igual de alentadora fue la sanción del convenio sobre agencias de colocación ya que habilitaba a los sindicatos a organizarla, según Diquattro, dando nuevos y valiosos argumentos a la FOM en el contexto de la huelga.

Por encima de la visión particular de los delegados, la participación en la Conferencia de Génova puso de manifiesto una serie de cuestiones de orden más general. En primer lugar, la interrelación entre el ámbito nacional y el internacional en el desarrollo de los lineamientos y prácticas de la política social por parte del Estado nacional, y en las estrategias desplegadas por patronos y trabajadores marítimos. Segundo, el recorrido de los temas discutidos en la conferencia permite dimensionar su lugar dentro del conflicto obrero a la luz de la huelga en la flota Mihanovich. Dicha reunión constituyó un ámbito de disputa de legitimidades y de fortalecimiento de las posiciones patronal y obrera. En ese espacio se expresaron las tensiones, el enfrentamiento y las relaciones de fuerza propias de la coyuntura del conflicto marítimo. Allí se desplegaron argumentos, formas de negociación, debates en torno a la legitimidad del conflicto y la acción sindical, y sobre la intervención estatal, su

---

<sup>62</sup> Dell'Oro Maini, A., “La Conferencia Marítima de Génova”, Boletín AT N° 19, 5 noviembre 1920, pp. 2 a 5.

<sup>63</sup> La Nación, 4 de julio 1920, pg. 2, “Conferencia Marítima de Génova”

<sup>64</sup> La Unión del Marino N° 70, diciembre 1920, pp. 4 a 6 “La Conferencia Internacional Marítima de Génova y los marinos argentinos. Informe del delegado de los marinos argentinos, Pedro Diquattro.”

contenido y su carácter imprescindible, necesario o conveniente. Más allá de ciertos acuerdos y claras disputas, la conferencia dio el marco para la expresión de oposiciones, apelaciones y demandas al gobierno, con relación al contexto inmediato de la huelga. La solidaridad y visibilidad internacional lograda por el sindicato marítimo en Génova vino a reforzar la campaña de solidaridad desarrollada por la FORA IX y a fortalecer la lucha contra la Mihanovich.

De esta manera, la participación en la Conferencia de Génova fortaleció a la FOM, a la vez que llevó a una radicalización de la política patronal, demostrada en la persistente intransigencia de la Mihanovich, el CCA y el CNT. La huelga parcial sostenida por más de un año por el sindicato finalizó en la primera semana del mes de marzo de 1921, cuando miles de huelguistas se reincorporaron a sus tareas de a bordo, habiendo sido consideradas en el acuerdo la totalidad de sus demandas. En el desarrollo de la huelga y en su dinámica, la Conferencia de Génova tuvo un papel no menor como espacio de disputa, de construcción de consenso, legitimidad y solidaridad, así como ámbito de expresión de las posiciones sostenidas por las organizaciones obreras, por la patronal y por el Estado.