

Reseñas

Laura G. Caruso y Gustavo N. Contreras. *100 años del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, 1918 – 2018. Imágenes que recorren un siglo.* Buenos Aires: Editorial Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, 2019, 160 páginas.



Avances del Cesor

Laufer, Rodolfo

 **Rodolfo Laufer** rodolfo.laufer@yahoo.com.ar
Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani” Universidad de Buenos Aires
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina

Avances del Cesor
Universidad Nacional de Rosario, Argentina
ISSN: 1514-3899
ISSN-e: 2422-6580
Periodicidad: Semestral
vol. 18, núm. 25, 2021
revistaavancesdelcesor@ishir-conicet.gov.ar

Recepción: 03 Mayo 2021
Aprobación: 12 Julio 2021

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/27/272643010/index.html>

DOI: <https://doi.org/10.35305/ac.v18i25.1538>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

El reciente libro de Laura Caruso y Gustavo Contreras es ciertamente un producto atípico dentro del campo de la historia de los trabajadores y sus organizaciones en la Argentina. Nacido de un acuerdo institucional entre el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CCUOMM) y el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), se trata de una obra de carácter conmemorativo e histórico, que, a lo largo de 160 páginas, con textos breves, numerosas imágenes y un cuidado

diseño, narra el devenir centenario de dicho gremio al compás de los avatares de la rama marítima, el movimiento obrero argentino y la historia nacional.

Sin dudas la primera peculiaridad del libro es el hecho de que una organización gremial haya optado por convocar a una institución científica y a historiadores profesionales en lugar de encargar el trabajo —como es común— a un directivo o algún allegado, lo que suele resultar en relatos excesivamente parcializados y auto-proclamatorios. La apuesta por emplear a investigadores especializados en la historia de los trabajadores marítimos —y activos promotores de la divulgación histórica— como Caruso y Contreras, y la predisposición de ambas partes a llevar adelante una tarea colectiva, ha dado lugar a un trabajo que logra una muy satisfactoria combinación entre el objetivo conmemorativo y el rigor científico. Pero también, en un ámbito acostumbrado a recortes cronológicos acotados, es algo poco usual encontrarse con una obra que se proponga el ambicioso objetivo de sintetizar un recorrido de más de un siglo.

Con el auspicio del Centro, los autores pudieron trabajar con el gran acervo de materiales históricos resguardados por la institución y realizaron entrevistas individuales y colectivas con decenas de capitanes y oficiales, lo que se complementó con un amplio relevamiento bibliográfico y de archivos documentales. Y, fijando como principales destinatarios a los propios miembros del gremio y la comunidad conformada en torno a este, se optó por una presentación en la que el diseño se ubica como parte central de la trama narrativa, con cada imagen —y hasta cada color y tonalidad— contribuyendo a reforzar y enriquecer los contenidos. De este modo, barcos y mapas, dirigentes y periódicos, huelgas y festejos, movilizaciones y actividades culturales, van dando vida a una historia centenaria, cambiante y polifacética.

Estructurados en forma cronológica en base a 136 secciones de solo una o dos páginas cada una, la multiplicidad de contenidos que abarca *100 años del Centro de Capitanes...* denota la voluntad por componer una historia que, en clave thompsoniana, dé cuenta de las múltiples facetas de la experiencia de clase, laboral y sindical de los miembros del gremio y la comunidad marítima. De este modo, se reconstruye el desarrollo institucional del Centro, los dirigentes que marcaron su historia y las principales reivindicaciones y luchas protagonizadas por sus trabajadores, entre las que se destacan el conflicto contra la naviera Mihanovich en 1920-21, la Gran Huelga marítima de 1950 y las luchas contra la liquidación de la marina mercante nacional en los 90.

Pero también hay espacio para ilustrar las rutas marítimas y los buques, los cambios en los procesos de trabajo y la formación profesional, la vida a bordo y las formas de sociabilidad, o las iniciativas culturales, mutualistas y solidarias promovidas por el Centro. En este sentido, se nota un especial esfuerzo por incorporar una perspectiva de género que recupere no solo la creciente presencia femenina en el gremio, sino también los estereotipos y prejuicios que debieron franquear las trabajadoras para abrirse paso en este tradicionalmente masculinizado ámbito. Valga como ejemplo el hallazgo de una carta de lectores en el Boletín del Centro durante los años 70, en la que un socio se declaraba como “un decidido enemigo” de la apertura de la Marina Mercante a las mujeres, sentenciando en forma terminante que se trataba de “una actividad de varones”. Del mismo modo, se aprecia también un fuerte trabajo de recuperación de la memoria acerca de la represión perpetrada por la última dictadura, la cual

golpeó de cerca al Centro con el secuestro de tres de sus socios, entre ellos el Subsecretario Pantaleo Ábalos, uno de los pocos casos de dirigentes sindicales nacionales desaparecidos.

A lo largo de todo el texto, los investigadores se preocupan por ir enmarcando la historia del sindicalismo marítimo en las grandes etapas de la evolución de la flota mercante de ultramar nacional, con sus hitos en la creación de la Flota Mercante del Estado (FME) en 1941 y su expansión durante los gobiernos peronistas, la conformación de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) bajo el desarrollismo frondizista, la privatización y vaciamiento de la marina mercante con el neoliberalismo menemista y el proceso de reconstrucción del sector iniciado bajo los gobiernos kirchneristas. Junto con esto, desde el inicio el libro nos presenta tres claves analíticas que atraviesan toda la trama histórica. En primer lugar, la tensión derivada de la posición intrínsecamente ambigua de los capitanes: máxima autoridad a bordo —y por tanto representantes del Estado y las empresas— y, al mismo tiempo, empleados asalariados como el resto de la tripulación. En segundo término, la oscilación entre momentos de mayor vinculación y unidad del Centro con el resto de los gremios marítimos y el movimiento obrero en general, y períodos de un marcado aislamiento y acción predominantemente “corporativa”. Por último, la articulación entre la fuerte internacionalización de la actividad marítima, que mueve constantemente a la extensión de la acción sindical allende las fronteras, y la reivindicación de la soberanía y la independencia nacional contenida en la permanente brega del Centro por el desarrollo de una flota mercante nacional.

Finalmente, en cuanto a las ubicaciones político-gremiales del Centro, es sugestiva la reconstrucción del fuerte vínculo establecido durante sus primeras décadas de vida con la Federación Obrera Marítima (FOM) dirigida por la corriente sindicalista, la cual por entonces venía alejándose de las posiciones revolucionarias para desarrollar una política cada vez más pragmática y economicista, con una postura al mismo tiempo autónoma y abierta a la búsqueda de respaldos en el Estado. La marca de este alineamiento inicial puede entrecerarse en la conflictiva relación que el Centro mantendría con el peronismo durante la mayor parte de su historia. Sin dejar de apoyar las medidas del gobierno de Perón favorables a los trabajadores y a la marina mercante, los gremios marítimos se esforzaron por resguardar una independencia que solo lograría ser quebrada tras la derrota de la huelga de 1950 y la incorporación forzosa a la Asociación Marítima Argentina (AMA) patrocinada por la Confederación General del Trabajo (CGT) peronista. Tras el golpe de 1955, el Centro recuperó su personería y se fortaleció institucionalmente, pero optando por refugiarse en una autonomía que lo mantuvo a distancia del resto del movimiento obrero durante varias décadas. Recién en los años 90, en el marco de la lucha contra las políticas del menemismo, los capitanes y oficiales terminaron de reinsertarse en movimiento obrero nacional de la mano de los sindicatos del transporte y el Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA). Y será durante los gobiernos kirchneristas cuando el Centro se vuelque, por primera vez, a un compromiso político abierto con una fuerza gubernamental. La mirada de largo plazo que brinda el libro invita así a reflexionar acerca del lugar que ocupan la historia y las tradiciones de cada gremio en la construcción de una identidad y estrategia sindical, así como en sus cambios a lo largo del tiempo.

Como advierten los autores en las páginas finales, el producto es “una narración posible”, que no pretende constituirse como la “historia definitiva” y parte de reconocer y aceptar la existencia de otros relatos y otras miradas —tanto complementarias como contradictorias—, proponiéndose officiar como una guía para seguir fomentando la indagación y la reflexión histórica entre los miembros del gremio y más allá. Probablemente sea en este punto, en las innovaciones metodológicas que plantea para el campo, tanto en términos de sus objetivos y destinatarios como de su construcción y presentación, donde se encuentre el mayor aporte —y la propuesta— que ofrece la nueva obra de Caruso y Contreras.

En suma, *100 años del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, 1918 – 2018* es un libro original, sólido y atractivo. Su publicación, así como su proceso de producción, son una palpable evidencia del buen puerto al que puede conducir la articulación entre la historia académica y las organizaciones gremiales de los trabajadores.