

Lucha de clases y activismo libertario en los albores de la década del treinta, ¿norma o excepción? Crónica del movimiento huelguístico de estibadorxs portuarixs en el sudeste bonaerense. Necochea/Quequén, 1932

Agustín NIETO

Avances del Cesor, V. XVI, N° 21, diciembre 2019, pp. 175-198.

ISSNe 2422-6580 / ISSN 1514-3899 - <http://web2.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/AvancesCesor/index>

Lucha de clases y activismo libertario en los albores de la década del treinta, ¿norma o excepción? Crónica del movimiento huelguístico de estibadorxs portuarixs en el sudeste bonaerense. Necochea/Quequén, 1932

Class struggle and libertarian activism in the 30s ¿rule or exception? Chronicle of the strike movement of port stevedores in the south east of Buenos Aires.

Agustín Nieto

Centro de Estudios Históricos

Universidad Nacional de Mar del Plata

Concejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas

agustin.nieto77@gmail.com

(Argentina)

Resumen

La historiografía obrera argentina se ha ocupado de historiar el acontecer obrero en zonas centrales de nuestro país como las provincias del litoral y de la región pampeana, con particular énfasis en lo ocurrido en la ciudad de Buenos Aires, por ser sede de las organizaciones madre del conglomerado sindical argentino y por ser el epicentro político del país. De esta forma una mirada que cultivó el apego a lo importante y central terminó por invisibilizar experiencias situadas en el pago chico y en fracciones obreras no hegemónicas. En el camino de reponer estos olvidos historiográficos, en este artículo proponemos, por medio de una crónica sobre el movimiento huelguístico de 1932 escrutamos las particularidades que en aquel contexto presentaron las experiencias de organización y lucha obrera en una de las ciudades portuarias del sudeste bonaerense. Asimismo, a la luz de esta crónica revisamos algunos de los rasgos del sentido común historiográfico aún hoy imperante en el abordaje de la izquierda y el mundo obrero durante el período de entreguerras. Nuestro acervo documental está compuesto por las notas informativas publicadas por periódicos comerciales, gremiales y políticos. También utilizamos memorias institucionales y estadísticas oficiales de la época.

Palabras clave: anarquismo, clase obrera, puertos, huelgas



Abstract

Argentinean working-class historiography has dealt with the events of the working class in the center of our country, in particular the provinces of litoral and the pampeana region. This has been carried out by giving especial emphasis to these events in the city of Buenos Aires since it is where most of the union worker organizations and political epicenter of the country reside. Therefore, this perspective has resulted in disregarding experiences taking place in small towns or involving non-hegemonic working-class factions. In such cases, the concept of “hegemony” is usually referring exclusively to a national political-organizational dimension. Through a chronicle about the strike movement in 1932, we have looked into the singularities that the experiences of organization and working-class struggle presented in the port cities of the southeast of Buenos Aires. Furthermore, we have revised some of today’s historiographical “common sense” regarding political left and working class studies during the interwar period. Our documentary corpus is composed by news published by commercial, union and political publications. We also made use of institutional reports and official statistics from that time.

Keywords: anarchism, working class, ports, strikes



Introducción

La historiografía obrera argentina se ha ocupado de historiar el acontecer obrero en zonas centrales de nuestro país como las provincias del litoral y de la región pampeana, con particular énfasis en lo ocurrido en la ciudad de Buenos Aires, por ser sede de las organizaciones madre del conglomerado sindical argentino y por ser el epicentro político del país. En relación a los períodos que han concitado mayor interés por parte de historiadorxs preocupadxs por el mundo obrero, las monografías se han concentrado en tres momentos: los orígenes del movimiento obrero, los orígenes del peronismo y los orígenes del clasismo. Asimismo, las experiencias bajo análisis tendieron a agruparse en torno a ciertos sectores como el gremio gráfico, por ser uno de los más tradicionales, el ferroviario, el marítimo, el meta-

lúrgico, por ser en distintos momentos ramas estratégicas. De esta forma una mirada que cultivó el apego a lo importante y central terminó por invisibilizar experiencias situadas en el pago chico y en fracciones obreras no hegemónicas. Una preponderancia que muchas veces se refiere con exclusividad a una pretendida dimensión político-organizativa nacional (Nieto, 2016).

Estos sesgos en el enfoque nutrieron relatos que sostuvieron para los años de entreguerras, entre otras tesis, la desaparición del movimiento anarquista, el aplacamiento de la conflictividad y de la identidad obrera, el desplazamiento de la clase obrera por los sectores populares, la emergencia hegemónica de prácticas e identidades conformistas y reformistas entre los sectores populares. Prácticas, estas últimas, que estuvieron alimentadas por procesos de movi-

lidad social ascendente. Todas tesis deudoras, en mayor o menor medida, del programa germaniano.

Hecho el diagnóstico, nuestra propuesta no es matizar esta mirada sino confrontarla con una nueva que pretende reponer lo contingente y episódico de la historia obrera en tanto historia de una clase subordinada que luchó (y lucha) contra dicha subordinación (económica, política, cultural, social). Esta tarea nos reúne con los aportes de quienes abrieron un sendero hace más de una década (Benyo, 2005; Iñigo Carrera, 2001; Trujillo, 2005), y también con los aportes más recientes (Ceruso, 2015; Nieto, 2018).

En concreto, el presente artículo busca ofrecer pinceladas de una crónica en proceso de elaboración sobre los eventos que configuraron el movimiento huelguístico de lxs estibadorxs anarquistas del puerto de Necochea/Quequén en 1932. La intención es escrutar las particularidades que en aquel contexto presentaron las experiencias de organización y lucha obrera en una ciudad-puerto del sudeste bonaerense. Asimismo, se propone revisar algunos de los rasgos del sentido común historiográfico aún hoy imperante en el abordaje de la izquierda y el mundo obrero durante el período de entre-guerras (Nieto, 2010).

Apuntes conceptuales: el puerto como configuración laboral

Sabemos que no es posible establecer una frontera infranqueable entre un adentro y un afuera, entre el puerto y el no-puerto. En la jerga académica, los puertos son nodos de múltiples y diversas relaciones sociales que se

despliegan y articulan al propio puerto y su comunidad (*waterfront*), el punto más denso y concentrado de esas (y otras) relaciones sociales, con su *hinterland* y su *foreland*. Estos términos topográficos están matizados por el puerto como punto de referencia central. Asimismo, la extensión del entramado portuario depende de la mirada estrecha o ampliada de quien emprenda la investigación, pues puede variar desde un acercamiento al microcosmos portuario propiamente dicho (*waterfront*) hasta un abordaje global del encadenamiento de las tres zonas que hacen al puerto ampliado (*hinterland-waterfront-foreland*). Sea cual sea la perspectiva de análisis, aquel espacio está constituido y dinamizado por relaciones sociales de todo tipo y color. Queda en quienes investigamos establecer un orden de prioridades. Sin embargo, aquellas relaciones sociales no son simétricas ni tienen todas el mismo poder dinamizador. Hay un tipo de relación social que aparece como “un éter particular que determina el peso específico de todas las formas de existencia que allí toman relieve”: la mercancía (Marx, 2007).

Son dos los autores clásicos que asocian el despliegue de los sistemas portuarios con la proliferación de los mercados. Por un lado, Polanyi (2003) sostiene que los “mercados nacieron lógicamente allí donde los transportes debían de detenerse -vados, puertos de mar, ríos-. Los «puertos» nacieron en los lugares de trasbordo” (p. 111). Por su parte, Marx (2002) afirma que el mercado mundial, condición de posibilidad del capitalismo, se conformó “realmente” cuando se produjo una “colosal expansión de los medios de transporte -vapores oceánicos, ferrocarriles, telégrafos, el canal de Suez-” (p. 629). Asimismo, postula que los puertos marítimos fueron el caldo de cultivo de la industria manufacturera, pues esos puertos eran espacios

“no sujetos al control del viejo régimen urbano y de su constitución corporativa” (p. 939).

Marx (2002), páginas más adelante, afirma que las praderas norteamericanas, las pampas argentinas, inmensos eriales (...), ofrecían pingües cosechas” (p. 924). Esta nota se enmarca en su referencia a los terratenientes y arrendatarios ingleses, quienes habían sido puestos en jaque por la “colosal expansión de los medios de transporte” que permitió la entrada de la producción agrícola de los continentes asiático y americano en los mercados cerealeros europeos. El espacio portuario fue, en aquella coyuntura, uno de los territorios sociales más dinamizantes del proceso y el proletariado portuario su sujeto.

Si bien estas notas nos permiten esbozar el rol jugado por los puertos en el desarrollo de los mercados y del capitalismo, queda por establecer concisamente el lugar y las funciones de los puertos en el complejo metabolismo social que Marx llama “capital social global”. Comencemos por decir que al hablar de puertos nos encontramos en el ámbito de la circulación del capital. El proceso de circulación comprende procedimientos de compra-venta, contabilidad, conservación (acopio), transporte y el uso de dinero. Todos estos procedimientos tienen un costo que se deducen del capital social global.

Nuestro interés está puesto en los procedimientos de acopio y transporte de mercancías (capital mercantil - intervalo entre el proceso de producción del que egresa y el proceso de consumo en el que ingresa). El acopio existe bajo tres formas: la de capital productivo, la de fondo individual de consumo y la de acopio de mercancías o de capital mercantil. Esta última es la forma que en estas páginas analizaremos.

Para Marx (2002) toda mercancía, en la medida en que no pasa inmediatamente de su esfera de producción a su esfera de consumo, entra en un intervalo constituyéndose en un elemento a ser acopiado. Con el desarrollo de la producción capitalista tiende a acrecentarse el acopio de mercancías (la autonomización y fijación de la forma mercantil del producto). Es decir, crece la masa de capital coagulada bajo la forma de capital mercantil. Esta conservación de productos exige gastos, requiere medios de producción y trabajo. Los costos de la formación de acopio consisten en la disminución cuantitativa de la masa del producto, su deterioro y el trabajo objetivado y vivo que requiere su conservación. Cuanto más se concentran socialmente los acopios, más pequeños son, relativamente, estos costos. Finalmente, vale aclarar que todos los costos de circulación que surgen de la trasmutación formal de la mercancía no agregan ningún valor a esta última, pues son gastos para la realización del valor.¹

El capitalismo disminuye los costos de transporte para la mercancía individual mediante el desarrollo de los medios de comunicación y transporte, y su concentración. El movimiento real de las mercancías en el espacio se resuelve en el transporte de la mercancía. En este sentido, la industria del transporte constituye, por un lado, un ramo autónomo de la producción, y en consecuencia una esfera especial de inversión del capital productivo. Por otra parte, se distingue porque como continuación de un proceso de producción aparece dentro del proceso de circulación y para éste (Marx, 2002).

Lo dicho sirve para entender que los puertos son parte del proceso de circulación del capi-

1. A diferencia del acopio, la industria del transporte sí agrega valor al producto transportado.

tal, en donde se solapan procesos de acopio de mercancías (que no agregan valor) y transporte (que agregan valor). En este sentido, el trabajo de estiba y sus sujetos están a caballo de estos dos procedimientos y presionados por el contante desarrollo “racionalizador” del capital (bajar los costos logísticos, aumentar la productividad del trabajo, disminuir la cantidad de trabajadorxs, incrementar la escala de acopio y transporte). Claro que estos procesos se desarrollan de forma conflictiva ya que tensan la relación capital-trabajo. Por eso las configuraciones portuarias terminan siendo un producto híbrido, consecuencia de la constante fricción antagónica-cooperativa entre los deseos de los capitalistas individuales, los estados, las comunidades, el proletariado y sus organizaciones y medios de lucha. Entonces nos preguntamos, cuál fue la configuración portuaria predominante en Necochea/Quequén durante los primeros años de la década de 1930.

Siguiendo a Van Voss y Van der Linden (2003) podemos decir que la forma predominante (no única) que adoptó la configuración del proceso de trabajo en el puerto de Quequén durante los primeros años treinta fue la “temporal”. Según estos autores los rasgos principales de esta configuración pueden resumirse en las siguientes características predominantes: 1) embarcaciones a vapor; 2) carga a gran escala en bultos y a granel; 3) trabajo realizado por estibadorxs poco calificadxs; 4) nivel medio de tecnología; 5) carga a mano y con elevadores; 6) oferta alta de empleo; 7) nivel salarial bajo; 8) intensidad laboral alta; 9) el trabajo es realizado por cuadrillas; 10) contratación realizada por los capataces; 11) nivel de alta inestabilidad laboral; 12) nivel alto de influencia de las autoridades locales; 13) activismo caracterizado por la acción directa; 14) organización de alcance local/nacional; 15) alto nivel de arraigo

comunitario; 16) marcada masculinización del espacio portuario y de sus procesos de trabajo, e invisibilización de las mujeres.

La caracterización ensayada es una primera y precaria aproximación conceptual a un territorio fluyente dinamizado por las tensiones y los conflictos cotidianos. En este sentido, la configuración laboral temporal fue el producto no deseado de un equilibrio inestable entre las acciones patronales, estatales y obreras. En más de una ocasión, estas acciones, inhibieron la incorporación de innovaciones tecnológicas en el proceso de trabajo, ya sea vía maquinaria o reorganización de las tareas y funciones.

Notas de campo sobre el espacio portuario en Quequén

¿Qué figuras y procesos estuvieron asociados en aquellos años con el trabajo de estiba? ¿De cuántos cuerpos obreros estaba compuesta la masa de estibadorxs? ¿En qué consistía el trabajo de estibar? ¿Qué y cuánto se estibaba en el puerto de Quequén? ¿Cuáles fueron los rasgos del proceso de trabajo? Son algunos de los interrogantes que intentamos responder en este apartado.

Entre 1921 y 1932 la longitud de los muelles en puerto Quequén pasó de 200 a 500 metros. Durante el año 1927 se habilitó el muelle de ultramar. Entre 1925 y 1932 las toneladas de registro movilizadas en el puerto de Quequén sumaron 851.965. Los primeros cuatro años concentraron el 21% y los segundos cuatro años el 79% del movimiento portuario del período 1925-1932. En el lapso 1929-1932 operaron 162 naves de ultramar, lo que hace a un promedio de 40 navíos por año, a razón

Tabla 1: Movimiento portuario global en toneladas de registro

Período	Mar del Plata			Quequén			Total general
	Cabotaje	Ultramar	Total	Cabotaje	Ultramar	Total	
1925/1928	246.914	151.873	398.787	242.531	5.656	248.187	646.974
1925	46.356	49.068	95.424	48.340	0	48.340	143.764
1926	53.364	7.841	61.205	57.538	0	57.538	118.743
1927	68.156	43.284	111.440	68.312	3.792	72.104	183.544
1928	79.038	51.680	130.718	68.341	1.864	70.205	200.923
1929/1932	336.167	276.207	612.374	190.825	412.953	603.778	1.216.152
1929	66.575	61.131	127.706	49.583	42.643	92.226	219.932
1930	84.026	87.063	171.089	43.507	79.226	122.733	293.822
1931	86.540	84.393	170.933	42.381	134.867	177.248	348.181
1932	99.026	43.620	142.646	55.354	156.217	211.571	354.217
Total general	583.081	428.080	1.011.161	433.356	418.609	851.965	1.863.126

Fuente: Memoria de la Dirección General de Navegación y Puertos. Ministerio de Obras Públicas. Buenos Aires, 1942.

de 2.524 toneladas de registro por buque. El movimiento portuario, en lo que hacía a exportación estaba dominado por la carga de cereales, trigo en primer lugar, seguido por avena, lino, cebada, maíz. También se exportaba papas y otros frutos del país. En lo que hacía al movimiento de importación se dividía en dos grandes rubros: mercaderías generales y materiales para la construcción. Además de las embarcaciones, las mercancías fueron movilizadas en carros, camiones y ferrocarriles (Petersen, 2019).

Para el acopio de mercancías en el puerto, se construyeron galpones, uno de ellos de cabo-

taje con 2.000 m² de superficie. En zona de operatoria de ultramar, sobre el muelle se habían construido dos galpones metálicos de 75 x 25 m, que entre ambos tenían una capacidad de almacenamiento para 12.000 toneladas de cereales. Este muelle disponía de 2 grúas con capacidad para 5 toneladas cada una. Asimismo, las firmas Bunge y Born y Luis Dreyfus contaban cada una con un puente de embarque privado, el cual mediante una cinta transportadora accionada eléctricamente permitía cargar a granel y en forma directa la bodega de la embarcación mediante un tubo telescópico, a razón de 300 toneladas por hora (Mateo, 2014).

Tabla 2: Exportación de cereales en toneladas netas de carga

Período	Mar del Plata		Quequén		Total general
	Toneladas	%	Toneladas	%	
1925/1928	0	0	132.640	100	132.640
1925	0	0	24.152	100	24.152
1926	0	0	29.763	100	29.763
1927	0	0	28.449	100	28.449
1928	0	0	50.276	100	50.276
1929/1932	214.095	20,9	811.700	79,1	1.025.795
1929	33.801	50,9	32.655	49,1	66.456
1930	35.853	27,0	96.973	73,0	132.826
1931	74.462	18,8	321.109	81,2	395.571
1932	69.979	16,2	360.963	83,8	430.942
Total	214.095	18,5	944.340	81,5	1.158.435

Fuente: Memoria de la Dirección General de Navegación y Puertos. Ministerio de Obras Públicas. Buenos Aires, 1942.

Todo este movimiento portuario era dinamizado por la fuerza de trabajo de alrededor de 1.500 obrerxs, muchxs de ellxs migrantes de partidos vecinos, de otras provincias y del continente europeo, atravesadxs por experiencias previas de lucha y organización.

Entre las figuras asociadas al trabajo de estiba que aparecen mencionadas en los documentos de la época destacan junto a la de “estibadores”, las de “hombreadores”, “costureros”, “bolseros”, “cosedores”, “pesadores”, “romaneros”, “peones generales”, “capataces”, “galponeros”, “cargadores”, “camioneros”, “contratistas”. Estxs trabajadorxs desenvolvían sus actividades en los galpones y dársenas de los puertos, las

estaciones ferroviarias, los molinos harineros, los elevadores de granos, y en menor medida en los establecimientos rurales del hinterland portuario. La actividad principal estaba constituida por la (des)carga, el (des)apilado, el manipuleo, pasaje y traslado de bolsas de cereales en galpones, maquinas secadoras, elevadores de granos, ferrocarriles, camiones y buques.

Muchas de las figuras expresadas en un masculino genérico agrupaban a mujeres portuarias, sobre todo en los rubros como “cosedoras”, “costureras”, “bolseras” y “pesadoras”. Las “bolseras y costureras” merecen un tratamiento especial, pues responden a un ramo anexo a la estiba que había surgido como producto de los

Figura 1: “En el mar” de Helio Gómez



Fuente: *El Obrero del Puerto*, mayo de 1932, Buenos Aires, Argentina. Instituto Internacional de Historia Social (IISH), Ámsterdam, Holanda.

daños que las bolsas sufrían en su manipuleo. Según informó Juan Biale Massé, generalmente la actividad era cumplida por fuerza de trabajo infantil y femenina. Este segmento de la fuerza de trabajo, en ocasiones se encargaba también del pesaje de las bolsas, ranzón por la cual se lxs conocía como “romaneros”. Luisa Lallana fue una mártir del movimiento obrero portuario, a sus 18 años se desempeñaba como bolsera-costurera en Rosario y fue asesinada durante la huelga de 1928 por un krumiro de la llamada “Liga Patriótica Argentina” (Videla y Menotti, 2013).

Cuando el despotismo del capital corporizado en las firmas cerealeras no tenía restricciones, estas disponían de contratistas intermediarios (“sanguijuelas que viven de la sangre del obrero”), quienes tomaban a los capataces que necesitaban entre los especialistas de cada género de carga, y éstos a su vez buscaban la gente para armar la cuadrilla de trabajo. La figura del capataz empleado de los cerealistas siempre fue una fuente de conflictos con el personal portuario bajo su vigilancia.

Para una carga de cereales en un buque de ultramar dos obrerxs se ponían en lo alto de la pila, ya sea en un galpón, un vagón, un camión o un carro, levantaban la bolsa en alto y la ponían sobre los hombros de un tercer trabajador; quien trasladaba la bolsa hasta el destino y volvía; se establecía así un circuito continuo, hasta que se agotaba la pila, se acababa la carga o llegaba la hora de la terminación del trabajo. En destino la bolsa era recibida por dos obrerxs quienes la hacían llegar hasta el fondo de la bodega del barco, donde había otrxs dos trabajadorxs que la ponían sobre el hombro de un nueve estibador; quien la trasladaba hasta el punto en que la bolsa debía ser colocada; “hace un movimiento original, sacude el hombro y la bolsa cae, justa, precisa, ocupando su lugar, como colocada a compás” (Biale Massé, 1904, p. 47). El trabajo se repetía hasta que el buque quedaba cargado. Según Massé, ocho estibadorxs en ocho horas estibaban ocho mil bolsas, equivalentes a quinientas sesenta toneladas de cereal. Este proceso de carga en los años treinta comenzaba a ser reemplazado por la carga a granel, que se terminó de imponer con la hegemonía de los elevadores de granos una década más tarde.

Durante los años treinta y cuarenta el abanico de demandas y reivindicaciones del gremio de

estobadorxs portuarixs fue amplio. Una de las exigencias más acicateadas por el gremio fue la abolición del trabajo a destajo. Otra el pago de los “cuartos de día”. También se buscaba limitar la cantidad de horas extras en los puertos. Lograron imponer el trabajo “al tranco” (paso normal), en contraposición al trabajo “al trote”, a efectos de evitar el desgaste extraordinario de energías que implicaba realizarlo a velocidades “anormales”. Las pilas de bolsas no debían sobrepasar las 18 o 20 unidades de altura y cada bolsa no debía superar los 70 kilos. Buscaron prohibir el “bolseo” de las unidades, debían ser “pulseadas” entre dos individuos para echarlas luego sobre el hombro de un tercer individuo de la cuadrilla portuaria. También lucharon por el control del mercado de trabajo (contratación de personal sindicalizado) y los turnos de trabajos.

Reactivación sindical en los puertos argentinos

Durante el primer trienio de la década de 1930 el mundo laboral argentino estuvo signado tanto por transformaciones activadas por fuerzas endógenas como por procesos dinamizados por fuerzas exógenas. Mientras una parte del proletariado se hallaba resistiendo la arremetida patronal en los lugares de trabajo (Andújar, 2015; Ceruso, 2012; Korzeniewicz, 1993); otra parte de la masa obrera se encontraba luchando contra la desocupación intensificada por el impacto del “Crac del 29” en el Cono Sur (Benclowicz, 2016; Iñigo Carrera y Fernández, 2007). En 1930, antes del golpe militar encabezado por José Uriburu, la Unión Sindical Argentina (USA) y la Confederación Obrera Argentina (COA) se fusionaron para constituir la Confederación General del Tra-

bajo (en adelante, CGT), central obrera donde se solaparon la militancia del sindicalismo revolucionario, el comunismo y el socialismo (Camarero, 2008). Enfrentada a la CGT se encontraba la “vieja guardia” anarquista, agrupada en torno a la Federación Obrera Regional Argentina (en adelante, FORA) (del Campo, 2005; Matsushita, 1983). Estos dos polos eran la expresión de dos estrategias obreras que se desplegaban en el seno del proletariado. La acaudillada por la FORA buscaba la superación inmediata del sistema capitalista, mientras que la liderada por la CGT perseguía introducirse en el sistema institucional sin trascenderlo (Iñigo Carrera, 2016).

El cambio de mando de Uriburu (1930-1932) a Agustín Justo (1932-1938) en la presidencia, junto al levantamiento del estado de sitio, habilitó hacia comienzos de 1932 la reactivación obrera en sus lugares de trabajo (Camarero, 2007; Ceruso, 2015; Iñigo Carrera, 2016). Si bien la incipiente industrialización por sustitución de importaciones le restó peso estratégico al proletariado portuario en relación al conjunto de actividades orientadas al mercado interno, el colectivo de la estiba no fue la excepción del proceso de reactivación sindical. Según datos recolectados del periódico *La Prensa*, las huelgas portuarias pasaron de 2 en 1931 a 11 en 1932 (Korzeniewicz, 1993). El activismo obrero en los puertos del país se lanzó a una campaña de reorganización en pro de la recuperación de las conquistas perdidas, así como también a la búsqueda de mayor coordinación y unidad. Una de las corrientes más activas fue el anarquismo forista, cuyxs militantes se lanzaron a la lucha por el control del mercado de fuerza de trabajo, el reconocimiento de la organización sindical en los puertos, la abolición del “carnet policial” y la vigencia del reglamento de trabajo. Estas iniciativas aguzaron

ron la intolerancia oficial frente a las tendencias más “extremistas” del movimiento obrero. El gobierno promovió la actuación represiva policial y parapolicial (Rapalo, 2005; Rubinza, 2012), así como la creación o consolidación de sindicatos de conducción moderada ligados a la CGT (Calvagno, 2013).

En las páginas de la prensa libertaria se recalaba en el proceso de reactivación con un sentido performativo:

El movimiento obrero revolucionario resurge animado por hondos deseos de realizaciones reivindicadoras. En ciudades y pueblos los trabajadores reorganizan sus cuadros y plantean al patronato luchas que adquieren características de una rebelión contra el sistema social imperante.²

Por intermedio de la presente publicación esta entidad solícita de los gremios portuarios las direcciones de las secretarías y grupos de compañeros con el propósito de entablar una estricta relación, a fin de emprender una campaña de propaganda en pro de la reorganización de la familia de la estiba. La correspondencia debe dirigirse a nombre del secretario general, Manuel Seoane, Necochea 1335, Capital Federal.³

Sin embargo, estas iniciativas no solo iban a encontrar la resistencia tenaz y violenta del gobierno, sino que también tuvieron que enfrentarse a un enemigo mucho más testarudo e irreflexivo: la desocupación creciente. Y esto en un marco global de transformaciones de los procesos de trabajo vía introducción forzada de innovaciones tecnológicas y logísticas.

2. (22 de abril de 1932). *La Antorcha*, p. 5. Centro de Documentación e Investigación de las Culturas de Izquierda (CeDInCI), Buenos Aires.

3. (4 de marzo de 1932). *La Protesta*, p. 4. CeDInCI.

Pese a todo, el proceso de reorganización se desarrolló en la totalidad del sistema portuario argentino, aunque con tiempos y rasgos distintivos en cada uno de los puertos que lo integraban. Las primeras dos huelgas portuarias se declararon en Mar del Plata y Necochea/Quequén. Tiempo después se sumaron los puertos de Rosario, Buenos Aires, Villa Constitución, Diamante, Bahía Blanca, entre otros. El elemento desencadenante y aglutinante del movimiento huelguístico fue el intento de imposición de la “libreta de trabajo” por parte del gobierno del estado. El ensayo no era novedoso, pues ya se había intentado instrumentar en los años 1927/28.⁴

Según el activismo forista, esta intromisión avasalladora del estado en las relaciones capital-trabajo y en los asuntos sindicales era una ofensa a la dignidad de “la gran familia de la estiba, obrera y anarquista”. Según entendía el forismo, esa avanzada estatal-patronal buscaba controlar el mercado de fuerza de trabajo y “erradicar” a los “elementos rebeldes” del gremio portuario.

La libreta de trabajo, compañeros representa el control del Estado para eliminar de la zona portuaria, por medio de una selección conveniente, a todos aquellos trabajadores de espíritu rebelde que siempre han defendido al gremio contra la avaricia patronal. [...] y de esta forma] evitar todo posible conflicto en defensa de nuestros intereses morales y materiales. Solamente se daría ocupación en el puerto a los trabajadores de espíritu apocado, a todos aquellos incapaces de hacer valer su derecho frente al capataz, contratista o burgués. (...) No habría defensa alguna posible. Volveríamos a los peores tiempos de la liga, al predominio de la ar-

4. (15 de marzo de 1932). *La Vanguardia*, p. 4. CeDInCI, Buenos Aires.

bitriedad y de la coima, a los salarios de hambre.⁵

La reorganización sindical implicó todo un proceso asambleario, en el marco del cual se realizaron asambleas, conferencias, mítines. Así sucedió en Buenos Aires, donde, entre otros puntos, el proletariado portuario discutió qué actitud debía asumir frente a la exigencia de la libreta de control policial. Asimismo, se discutieron las disposiciones generales del nuevo pliego de condiciones a ser presentado, las condiciones del reglamento de trabajo y la necesidad de un proceso unitario entre las filas obreras de la estiba que derivase en la conformación de “una sola organización en todo el puerto”.⁶

En la ciudad de Rosario, la Sociedad de Obreros del Puerto realizó una serie de conferencias y asambleas en “pro de la reorganización de ese gremio” y contra “la libreta policíaco-patronal”.

No pasa semana sin que se realicen conferencias en la zona del puerto. La semana pasada se realizaron tres que tuvieron muy buena acogida por parte de los trabajadores portuarios. La primera efectuóse (*sic*) en la Av. Pellegrini y Av. Belgrano. La segunda en Callao y Güemes y la tercera en Rawson y Gorriti. Estas conferencias estuvieron a cargo de los camaradas Cuevas, Suárez, Barrionuevo y Langa, y en ellas se habló sobre la organización y se exhortó a romper con la libreta policíaco-patronal.⁷

El proceso re-organizativo cundió por todos los rincones del sistema portuario argentino,

aunque no siempre dando los resultados esperados por quienes lo impulsaron.

Crónica sobre la protesta obrera en el complejo portuario de Necochea-Quequén

Al igual que en otros puertos del país, por aquellos días el gremio de la estiba de Quequén también iniciaba su reactivación: “después de dieciocho meses de forzosa inacción”. Lo primero que hizo el gremio fue reabrir su sede social, clausurada a los pocos días de “instalarse la bestial dictadura uriburista, la cual arrasó prontamente con todas las benéficas conquistas adquiridas tras persistente y denodada actuación, y con los más sólidos baluartes del movimiento obrero de filiación anarquista”. No solo se buscaba la reconstrucción de los sindicatos sino también la preparación de una “recia muralla para impedir y ahogar el avance de la reacción”. Como parte del proceso de reorganización, los comunicados circulados por el gremio finalizaban con un llamado a que toda correspondencia relacionada con el sindicato fuese dirigida a Antonio Sánchez, a la sede gremial ubicada en la calle Bernardo de Irigoyen 354, Necochea.⁸

Con la concurrencia de 500 trabajadorxs portuarixs, durante la mañana del domingo 13 de marzo de 1932 en el salón de la Sociedad Obrera se llevó a cabo la asamblea del Sindicato de Estibadores y Anexos de Necochea y Quequén (en adelante, SEANQ). La convocatoria sobrepasó la capacidad del salón que resultó chico, razón por la cual una buena parte de lxs asambleístas debieron permanecer de pie pues las sillas no alcanzaban. Además

5. (4 de marzo de 1932). *La Protesta*, p. 6.

6. (22 de abril de 1922). *La Antorcha*, p. 7.

7. (15 de marzo de 1932). *La Protesta*, p. 5.

8. (15 de marzo de 1932). *La Protesta*, p. 5.

de tratarse varios asuntos administrativos, se nombró una comisión encargada de confeccionar un pliego de condiciones. El documento obrero sería considerado en una nueva asamblea el martes 15 de marzo a las 20 horas para la cual había que gestionar el permiso policial. La reunión obrera, que se había iniciado a las 9 de la mañana, finalizó a las 12 del mediodía. Durante su transcurso un agente de policía hizo guardia en la puerta del local de la Sociedad Obrera.

Al mediodía del día siguiente la policía local detuvo a los obreros Walter Muller y Víctor Larena. Horas más tarde, mientras se encontraba conversando con varios obreros portuarios que estaban en el interior del local del SEANQ, el albañil Juan Infantino fue detenido. El SEANQ atribuyó las detenciones al propósito de interrumpir la organización gremial y advirtió que con esos procedimientos arbitrarios no sería malograda la acción obrera en defensa pacífica de sus intereses. Asimismo, resolvió dirigirse ante quienes correspondía para reclamar la libertad de los obreros detenidos, al igual que la solicitud de garantías y respeto para sus derechos. El proletariado portuario reclamaba que se dejara sin efecto el control policial que se ejercía en los lugares de trabajo desde el llamado “periodo revolucionario”, y solicitaba el reconocimiento gubernamental de su organización gremial, tal como lo estaba antes del 6 de septiembre de 1930. Ese mismo día una delegación obrera portuaria se acercó hasta la redacción del periódico comercial de la ciudad *Ecos Diarios* para dejar en claro ante la opinión pública que “no les animaba ninguna intención perturbadora del orden, sino la defensa tranquila, ordenada y pacífica de sus intereses”.⁹

El accionar policial concitó la atención del cronista de *Ecos Diarios* quien desaprobó dicho proceder:

No sabemos, (...), qué razón o ley se invocan para haber adoptado estas medidas. Lo cierto es que ellas coinciden con los primeros pasos dados para la reorganización del sindicato de estibadores del Puerto Quequén y nos sorprende sobremanera lo que ocurre. Pues, no está en vigencia el estado de sitio, (...). Tampoco han realizado los trabajadores portuarios actos perturbadores del orden público que justifiquen dichas detenciones, por lo tanto, estas medidas contrarían legítimos derechos y no cuadran en circunstancias normales. Es un lamentable error adoptar procedimientos de fuerza para dificultar el desarrollo de la organización obrera.¹⁰

El martes 15 de marzo el letrado Félix Néstor Rodríguez Santa Ana, a pedido de familiares, amigxs y compañerxs de los detenidos, presentó sendos recursos de hábeas corpus. Hacia el mediodía los tres obreros recuperaron la libertad. A raíz de los recursos interpuestos ante el juez Dr. Pedro J. Alegre, el juzgado había comunicado lo siguiente:

La Plata, marzo 15 de 1932. Proveyendo al recurso interpuesto por el Dr. Félix N. Rodríguez Santa Ana, líbrese oficio telegráfico, urgente, al comisario de policía de Necochea para que informe en el término de diez horas, también por despacho telegráfico, si los ciudadanos Walter Muller y Víctor Larena se hallan detenidos en esa comisaría, si se les ha hecho saber la causa de la detención y a disposición de qué autoridades se encuentran.- Alegre.- Ante mí: Rafael Silva, secretario.

p. 3. Archivo Ecos Diarios (AED), Quequén.

10. (15 de marzo de 1932). *ED*, p. 3.

9. (15 de marzo de 1932). *Ecos Diarios* (en adelante, *ED*), 186

El telegrama platense fue respondido de inmediato por el comisario de Necochea en los siguientes términos: “Informando despacho de S.S. de la fecha comuníquese que Walter Muller y Víctor Larena no han sido detenidos en esta comisaría, siendo sujetos conocidos como agitadores.- E.E. Botto, comisario”.¹¹

Horas más tarde se llevó a cabo la asamblea para discutir el pliego de condiciones a ser presentado ante la patronal. Según se informó, la reunión que había sido autorizada por la policía se realizó en el Teatro de la Sociedad Juventud Obrera con la presencia de 700 afiliados. La presentación y discusión del pliego se inició a las 20:15. Después de un largo debate, en el cual intervino una gran cantidad de obreros, aquel fue aprobado con algunas ligeras modificaciones. Sus puntos principales fueron que quedara sin efecto el control policial a que estaban sometidos los trabajadores en el Puerto Quequén y el pedido de reconocimiento del SEANQ adherido a la FORA como entidad representativa de la masa trabajadora del puerto local como lo había sido hasta el 6 de septiembre de 1930. Esta solicitud se enmarcaba en la disputa intra-gremial que el SEANQ sostenía con un sindicato homónimo radicado en Quequén y adherido a la CGT.¹² Además, se resolvió que, en caso de un rechazo patronal de los reclamos, se declararían la huelga. A estas resoluciones adherieron el personal del Molino Quequén, el Centro de Camioneros y la Sociedad de Ayudantes de Recibidores.

A las 6 de la mañana del miércoles, una comisión obrera hizo entrega del pliego a los contratistas. Estos últimos tenían un plazo de 24

horas para responder. Cumplido el plazo, ante el silencio patronal, se dio inicio a la medida de fuerza como estaba previsto. La paralización del trabajo se hizo efectiva en seguida con más de 600 huelguistas. Continuaron en su labor solo una minoría que trabajaba en planchadas y desconocía la determinación del SEANQ. El movimiento huelguístico se prolongó por más de diez días.

Según la crónica periodística los primeros días de la huelga se caracterizaron por un alto grado de adhesión, por la solidaridad activa de otros sindicatos y por la forma “ordenada y pacífica” de llevar adelante la medida de fuerza. Por su parte, las autoridades de la subprefectura marítima y de la policía local definieron una política de hostigamiento y persecución hacia quienes integraban el movimiento huelguista, con particular énfasis en la militancia más activa. Durante la primera jornada de huelga los obreros Félix Montes de Oca y Manuel Galán, que formaban parte de la comisión que llevaba el pliego de condiciones, fueron detenidos por la policía marítima a las 9:30 y liberados a las 11 horas. Durante el mediodía fue reforzada la vigilancia en el puerto y en sus proximidades. La marinería permanecía armada a máuser y una dotación de agentes del escuadrón hacía guardia en el puente y en cabotaje. A las 13:30 un camión ocupado por un grupo de obreros portuarios fue detenido por la policía. Los obreros manifestaron que no iban a reanudar el trabajo. Dos integrantes de aquel grupo fueron apresados, uno de los cuales, Donato Sallago, fue agredido por un agente del escuadrón. A las 14:20 Avelino Fernández fue interpelado por la policía juntamente con tres obreros más, a unas cuadras del puerto. Rodeados por otros agentes del escuadrón, se les intimó a que fueran a trabajar. Fernández respondió que él se plegaba al paro, y un agente le propinó un sa-

11. (15 de marzo de 1932). *ED*, p. 7.

12. (julio de 1932). *El Obrero del Puerto*, p. 4. IISH, Ámsterdam.

blazo. El obrero huyó, pero el agente lo alcanzó y lo agredió a golpes de puño. Después de lo sucedido Fernández se dirigió a la redacción de *Ecos Diarios* y expresó que, en compañía de otros obreros, fue conducido por la policía al Molino Quequén, donde un oficial, dirigiéndose al encargado de contratar el personal le manifestó que ahí le traía “esa gente para trabajar”, a lo cual el encargado le manifestó que no podía tomar personal que no venía por su propia voluntad. Luego fue dejado en libertad junto a sus compañeros. Entre los detenidos que no habían sido liberados listaban Abel Peralta en Quequén, Sallago y Larena en Necochea. Este último, que había recuperado su libertad el martes, fue detenido el jueves por segunda vez.

Para el *Ecos Diarios* la actitud de la policía y la subprefectura era la manifestación de una

lamentable incomprensión de sus deberes y un olvido del rol imparcial que a las mismas les compete (...). Deben sí garantizar la libertad de trabajo y velar por el mantenimiento del orden, pero también deben de respetar el derecho de huelga y los derechos individuales del obrero, gente del pueblo digna de ser tratada correctamente.¹³

Esta opinión se repitió en las sucesivas notas periodísticas publicadas por el *Ecos Diarios*, que pese a ser un diario comercial era cercano al radicalismo necocheense.

Desde un primer momento el movimiento huelguístico contó con la solidaridad de comerciantes y vecinxs que acompañaron “espiritualmente a los trabajadores” y condenaron los procedimientos policiales. Durante los primeros días de la protesta obrera el puerto se mos-

traba inactivo. Según la crónica periodística el trabajo en el puerto fue escaso. Mientras que por su parte la subprefectura informaba que “200 hombres” se encontraban trabajando en el puerto. Sin embargo, lxs huelguistas sostenían que la cantidad de trabajadorxs en el puerto era muy inferior a lxs 200 declaradxs por la subprefectura. Según los informes, la escasez de personal obligó a los capataces a hombrear bolsas.

Por su parte, lxs camionerxs se declararon en asamblea permanente e iniciaron un paro por tiempo indeterminado en solidaridad con el gremio de la estiba. Misma tesitura adoptó el personal del Molino Quequén e iniciaron una huelga de solidaridad. Así también lo hizo la Sociedad de Recibidores y Clasificadores por día.

En el marco del movimiento huelguístico las asambleas portuarias fueron casi cotidianas. Desde su inicio la conducción de la huelga quedó en manos de un comité. Una de estas asambleas se llevó a cabo el jueves 17 en el local sindical a las 16 horas. Según se informó, pese a la lluvia, la asamblea fue “extraordinariamente numerosa, notándose en ella un gran entusiasmo y un marcado espíritu de compañerismo”.¹⁴ Lxs asambleístas resolvieron la confección de un manifiesto dirigido al pueblo explicando los motivos de la huelga. Al igual que las asambleas, durante todo el proceso huelguístico proliferaron los manifiestos obreros. También las fuerzas del orden hicieron lo propio.

En una nota aparecida en el *Ecos Diarios* el subprefecto del puerto, José Crosta, aclaró que su actitud en el conflicto era de “absolu-

13. (17 de marzo de 1932). *ED*, p. 3.

14. (18 de marzo de 1932). *ED*, p. 7.

ta imparcialidad” y que sólo deseaba ajustarse estrictamente al cumplimiento de su misión en el sentido de garantizar la libertad de trabajo y evitar la alteración del orden dentro de la zona de su jurisdicción. Asimismo, declaró que “dentro de la zona portuaria no será maltratado ningún obrero y que cualquiera de los marineros a sus órdenes que llegara a incurrir en uno de esos actos habrá de merecer la reprimenda condigna”. Finalmente, el subprefecto aclaró que la detención del obrero Montes de Oca no estaba vinculada al movimiento, sino que se debía a un caso particular motivado por un pase de chapa cuyo pago reclamaba aquél, situación que fue denunciada por un capataz.¹⁵ Por su parte, Montes de Oca expresó que su detención había sido injusta y que no se había apropiado de la chapa de nadie para cobrarla ilegalmente sin haber hecho el trabajo, eso sólo ha sido un pretexto para molestarlo.¹⁶

Aquel día la policía detuvo al secretario general en el local del SEANQ. Según dio a conocer el diario, Sánchez era un trabajador “honesto y pacífico, y bien conceptuado, habiendo causado su detención sorpresa entre los que lo conocen y general desagrado entre la masa obrera”.¹⁷ Ante las nuevas detenciones, el *Ecós Diarios* dio curso a su discurso crítico sobre el accionar policial:

No podemos comprender por qué se insiste frente a los problemas de carácter social, en la misma táctica que durante el régimen de la tiranía se empleó en las cuestiones de carácter político como en las de carácter social. Nos referimos a las detenciones. Está

probado que éstas constituyen un enorme error. Nada remedian y sí enconan los ánimos, agigantando las causas o ideas que se pretende destruir. ¿Para qué, entonces, detener por veinticuatro horas a un obrero cuya libertad habrá de ser después el mismo comprobante de la injusticia de su detención y de la arbitrariedad del procedimiento?¹⁸

Debido a las nuevas detenciones, el abogado Rodríguez Santa Ana interpuso nuevos recursos de hábeas corpus, y se entrevistó con el ministro de gobierno y con el jefe de policía, a fin de informar sobre la situación que se les planteaba a los huelguistas.¹⁹

El viernes 18 fueron liberados los dos obreros que seguían detenidos: Larena y Sánchez. Por su parte, el comité de huelga recibió adhesiones de solidaridad de distintas organizaciones gremiales entre las que listan las siguientes: Centros de Camioneros, Barranqueros de Bunge y Born, personal de los galpones de Dinkelman y Weill, Sociedad de Recibidores y Clasificadores por día, Estibadores de la Estación Quequén y personal del Molino Quequén. Según la prensa, en el ambiente obrero reinaba “el espíritu de compañerismo y solidaridad que se hizo presente desde el primer momento, cobra mayor arraigo cada día que pasa”.

El movimiento en el puerto seguía siendo escaso. El cronista se acercó hasta el lugar en el horario de mayor movimiento a efectos de cerciorarse personalmente de la actividad que se desarrollaba y comprobar así la repercusión que estaba teniendo la huelga. La impresión recogida por el cronista fue la de que el puerto presentaba “el aspecto triste y desolado propio

15. (18 de marzo de 1932). *ED*, p. 7.

16. (19 de marzo de 1932). *ED*, p. 8.

17. (17 de marzo de 1932). *ED*, p. 3.

18. (17 de marzo de 1932). *ED*, p. 3.

19. (17 de marzo de 1932). *ED*, p. 3.

de las grandes huelgas”.²⁰ El número de personas que se encontraban trabajando era ínfimo, contando “capataces”, “carreros”, “tropilleros” y “marcadores”.

Durante aquella jornada de huelga el SEANQ llevó adelante en su local dos asambleas, una por la mañana y otra por la tarde. La concurrencia a ésta última fue “extraordinaria”, reuniéndose la mayor parte de asambleístas afuera del local, pues éste se hallaba materialmente lleno y no disponía de más capacidad. Se resolvió dar a difusión un “extenso” manifiesto al pueblo para expresar la marcha del movimiento. Entre muchas cosas, se discutió el ofrecimiento del comercio de brindarles su ayuda y hasta de cerrar los negocios y paralizar todas las actividades, si fuera necesario, durante 24 horas, en señal de protesta solidaria con los gremios en huelga.²¹

La mañana del sábado 19 se llevó a cabo una “importante” asamblea cuya concurrencia sobrepasó lxs 400 asistentes. Primero se debatió sobre el curso de la huelga y luego se confeccionó un nuevo manifiesto dirigido “al pueblo y los trabajadores”. El comunicado sostenía que el movimiento se encontraba en “inmejorables condiciones y que el triunfo, de persistir en la actitud asumida, pronto se verá coronado por el éxito más clamoroso”.²² A la tarde de aquel día el comité de huelga convocó a una nueva asamblea en el local del SEANQ, en el marco de la cual se leyeron las adhesiones y declaraciones de solidaridad enviadas por el proletariado portuario de Buenos Aires, Mar del Plata, Rosario, Bahía Blanca. Estos últimos

aclararon que de ser necesario su adhesión se traduciría en una huelga general para obligar a una solución y expresar ante el país la protesta obrera por el caso de Necochea y Quequén.

Mientras tanto, el hostigamiento policial no mermaba. Los obreros Mario Glaván, Faustino Navarro y Montes de Oca²³ informaron al *Ecos Diarios*:

Que se domicilian en el bar y restaurante de Juan Rabione, en jurisdicción de Quequén, donde ocupan una pieza, y que ayer a las 13:30 horas, después de ser interrogados por las autoridades de aquella subcomisaría y de la subprefectura acerca de las causas por las cuales no trabajaban estos días en el puerto, se les expresó que se fueran a trabajar al campo y que no los querían ver más por ahí.

Que a continuación fueron emplazados por las mismas autoridades para que tomaran sus ropas y se mandaran a mudar de su actual alojamiento, so pena de obligarlos a salir por la fuerza.

Que aún no han abandonado la casa donde se hospedan, por considerar que ninguna ley autoriza a la policía a obligarlos a retirarse de allí, donde han vivido y viven honestamente, y que en el caso de hacerse efectiva la amenaza se dirigirán a la justicia recabando garantías para sus derechos individuales.

Que la escena de la referida intimación policial fue presenciada por un hermano del

20. (19 de marzo de 1932). *ED*, p. 8.

21. (19 de marzo de 1932). *ED*, p. 8.

22. (19 de marzo de 1932). *ED*, p. 8.

23. El primero era de nacionalidad yugoeslava, tenía 22 años de edad, hacía cuatro años que residía en el país y tres meses que trabajaba en el Puerto Quequén; el segundo era de nacionalidad argentina, tenía 32 años de edad, era estibador con tres meses de trabajo en el puerto; el tercero también era de nacionalidad argentina, tenía 28 años de edad, con familia radicada en Necochea, que siempre vivió y trabajó en Puerto Quequén.

dueño del restaurant y por el mozo del mismo, Manuel Urriza.

Que omiten la mención de nombres y otros detalles a fin de reservárselos para el caso de que el abuso llegara a consumarse.²⁴

En vísperas de cumplirse una semana de huelga el conflicto no mostraba posibilidades de arreglo. En la prensa se decía que luego de varias jornadas de huelga la situación del primer día no había variado en lo más mínimo. Todavía no se había iniciado ninguna negociación para solucionar el conflicto. Los patrones no se habían dado oficialmente por enterados de la situación, aunque sí habían mantenido conversaciones relacionadas con el conflicto. Las empresas esperaban que con el pasar de los días lxs huelguistas se reintegrasen por sí solxs al trabajo. Confiaban en que tan pronto como las familias obreras “empiecen a agotar sus reservas y el hambre golpee a las puertas de sus hogares, resuelvan volver al trabajo sin pedir ninguna mejora ni imponer ninguna condición”.²⁵ Pero según la opinión de *Ecos Diarios* la confianza de la patronal era infundada:

(...) es el caso que el movimiento, lejos de decaer, se vigoriza. Se advierte en los gremios en huelga una firmeza admirable y una solidaridad rayana en el sacrificio, a pesar de que tienen que luchar no sólo contra los patrones, como sería lo razonable, sino contra un enemigo más enconado aún, como lo es, según ya lo hemos puesto de relieve, la autoridad policial, que tanto en el puerto y en Quequén como en Necochea, se manifiesta disgustadísima con la huelga, como si la actitud de los gremios que han decretado el paro lesionara en algo los intereses de las autoridades creadas y sostenidas por el

pueblo –el pueblo trabajador especialmente, que es el que contribuye en realidad a pagar los sueldos de esas autoridades- para guardar el orden y garantizar la libertad individual, sin distingos de ninguna naturaleza, especie, rango o jerarquía social.

Se explica perfectamente que los capitalistas levanten su resistencia contra los trabajadores. En la lucha de clases, son éstos, después de todo, los adversarios naturales de aquéllos, no obstante coadyuvar desde abajo a formar la riqueza y el bienestar de los grandes. Lo inexplicable, lo inconcebible y casi diríamos lo absurdo, es que modestos servidores públicos, hombres de uniformes, pero hombres surgidos del pueblo al fin, los más de ellos mal remunerados y expuestos siempre a dejar la vida en un procedimiento, que tal es el riesgo del policía, y que debieran sentirse por tanto identificados con el trabajador o en el peor de los casos comprender las ansiedades y las angustias de éste, se apasionen y se ofusquen contra el obrero y hasta hecho descargar en más de un caso sus furias contra él, haciendo caer el machete sobre la espalda sufrida y honesta que sabe del peso tremendo de muchas bolsas y de los ardores quemantes del sol implacable de muchos días bochornosos.²⁶

El domingo 20 de marzo se realizaron en el local del SEANQ dos nuevas asambleas, ambas “demostrativas de la popularidad del movimiento y de su gran arraigo en la masa trabajadora”. Durante la reunión de la tarde el local estaba lleno, por lo cual fue necesario sacar la mesa de los oradores a la calle, pues “la concurrencia, estimada en setecientas personas, ocupaba la calzada hasta la vereda de enfrente”. Entre la multitud obrera destacaba la presencia de mujeres y niñxs. Hicieron uso de la palabra varios obreros, quienes exhortaron a lxs huel-

24. (21 de marzo de 1932). *ED*, p. 5.

25. (22 de marzo de 1932). *ED*, p. 2.

26. (22 de marzo de 1932). *ED*, p. 2.

guistas a persistir en su actitud. Mientras tanto en el puerto el paro era parcial, pues seguían afluyendo brazos, aunque su número era reducido:

Según informes que nos han sido suministrados en Quequén y que son de carácter extraoficial, ayer a mediodía trabajaban: capataz Cutura con 4 hombres, capataz Álvarez con 5, capataz Artiles con 6, capataz Alonso con 5, capataz Di Russo con 6, capataz Ferreyra con 6, capataz Pereyra con 8, capataz Díaz con 8, capataz Nicola con 9, capataz Terra con 10, capataz Donofio, para el vapor “Fluminense” 80.²⁷

En suma, el total de rompehuelgas ascendía a 147. Este incremento respondía a la actuación del gremio cegetista de la estiba con sede en Quequén. La afluencia de rompehuelgas, aunque escasa, permitía a la patronal mantener en funcionamiento la logística portuaria a un ritmo más bajo pero constante. Sin embargo, aquel grupo obrero no era la única cantera en donde la patronal buscaba rompehuelgas.

El arribo de trabajadorxs de pueblos vecinos concitó la solidaridad de la Unión Ferroviaria (en adelante, UF). Según se informó un capataz había vuelto de Lobería con más de una docena de “hombres” quienes se alojaban en el restaurant “La Aurora”, que estaba ubicado frente a la estación local del Ferrocarril Sud. En conocimiento de esta situación la UF comunicó por nota al SEANQ que había resuelto, en el caso de que aquel restaurant siguiera dándole hospedaje a los que venían de afuera a “traicionar el movimiento, declarar el boicott a la referida casa de negocios”.²⁸ La nota enviada por la UF terminaba solicitándole al

Sindicato que designara una comisión para que se pusiera al habla con el dueño del restaurant haciéndole conocer su determinación. Dicha comisión se conformó con tres obreros, quienes antes de llegar a “La Aurora” fueron detenidos por la policía. Igualmente, el propietario del comedor había resuelto acceder a lo solicitado por la UF y cerró sus puertas.

Esa tarde 40 obrerxs que habían venido de Lobería a trabajar en el puerto se volvieron a su pueblo, pues se les había hecho venir diciéndoles que en Quequén había exceso de trabajo, una vez enteradxs de la verdadera situación enviaron una delegación al SEANQ para expresar que “no querían traicionar a los obreros de Necochea y que estaban dispuestos a regresar a Lobería”. Algunos de lxs obrerxs carecían de recursos para el viaje de regreso, razón por la cual fueron ayudadxs por el SEANQ mediante una colecta que se hizo entre la masa obrera portuaria.

El martes 22 de marzo a las 13:30 se hallaban a la carga en el puerto seis vapores de ultramar y dos de cabotaje. En momentos normales la afluencia de tal número de vapores bastaba por sí para determinar un inusitado movimiento cercano a 800 obrerxs portuarixs. Sin embargo, el puerto presentaba el aspecto de escasa actividad, propio de los días anteriores. El número total de gente ocupada era relativamente exiguo. Dentro de aquel grupo listaban menores.

Ese día el comercio de Quequén, conecedor de que la buena marcha de sus negocios dependía del apoyo del “pueblo trabajador”, resolvió cerrar sus créditos a aquellas familias obreras que traicionaban a sus pares en huelga. Por su parte, las diversas comisiones creadas por el comité de huelga tuvieron en cuenta el ofrecimiento espontáneo que habían recibido de una gran

27. (22 de marzo de 1932). *ED*, p. 2.

28. (22 de marzo de 1932). *ED*, p. 2.

cantidad de comerciantes y pidieron el cierre de los negocios durante 24 horas, como acto de adhesión al movimiento y de protesta por las detenciones. Algunas de esas comisiones vieron interrumpida su misión por la policía, que hizo nuevas detenciones. A pesar de tales trabas, las comisiones lograron “el más amplio éxito, encontrando la mejor acogida de parte del comercio”.

La intransigencia patronal y los cotidianos abusos policiales fueron generando un clima propicio para una huelga general de alcance local. Así ocurrió el miércoles 23 de marzo. Pese a la obstrucción policial que pretendía evitar que fuera amplio y absoluto el acto de protesta, fue unánime “la exteriorización de solidaridad humana y de protesta pública que los vecinos de Necochea y Quequén hicieron presente (...) Salvo contadísimas excepciones, que por aisladas pasaron desapercibidas, resultó total (...) el cierre del comercio”.²⁹

En el marco de la huelga general, los gremios portuarios y afines, plegados al movimiento huelguístico, se congregaron en una “gran asamblea” en el local del SEANQ, donde fue escuchada la palabra de varios obreros y de delegados de la FORA llegados de Buenos Aires y Mar del Plata, “todos los cuales fueron sumamente aplaudidos, reafirmando en ese acto el espíritu de solidaridad gremial y la actitud de huelga”.³⁰

En una breve nota de opinión el *Ecos Diarios* sostenía que a una semana de conflicto no se vislumbraba ninguna perspectiva de solución. Dicho estado de cosas estaba produciendo

(...) incalculables perjuicios para el puerto, para los obreros y para los mismos patrones. Los gremios en huelga siguen manteniéndose firmes en su actitud del primer día. Las casas capitalistas vinculadas al puerto y de las cuales depende la solución de este conflicto, no han tomado en cuenta para nada la situación. Continúan aguardando a que los trabajadores, dominados por el hambre, dejen de hacer huelga.³¹

Durante la mañana del viernes 25 de marzo la policía detuvo en su domicilio al tesorero del SEANQ, Atanasio Marina. La policía le secuestró varios libros y lo puso en libertad a la tarde de ese mismo día. También fue liberado Galán. Por su parte, los obreros Román Riezo y Ángel Pira seguían detenidos, razón por la cual fueron presentados nuevos hábeas corpus. Esa misma tarde, en el local del SEANQ se efectuó una nueva y “numerosa” asamblea. Además del proletariado portuario, asistieron al acto delegaciones de los demás gremios adheridos a la huelga.

Como un termómetro de la movilización obrera, las páginas de *Ecos Diarios* mostraban el estado de ánimo de la masa de huelguistas. En vísperas de cumplirse la segunda semana de paro se podía leer que los gremios en huelga, “realizando verdaderos sacrificios”, mantenían su tesitura. Llevaron a cabo asambleas para ratificar el paro “como una consecuencia obligada de las circunstancias en defensa de los intereses de los trabajadores portuarios”.³² Pese a todo el esfuerzo, el final estaba cerca.

Sin posibilidades materiales de sostener la medida de fuerza por más tiempo y concedora

29. (24 de marzo de 1932). *ED*, p. 6.

30. (24 de marzo de 1932). *ED*, p. 6.

31. (25 de marzo de 1932). *ED*, p. 6.

32. (29 de marzo de 1932). *ED*, p. 5.

de la intransigencia patronal, la masa obrera portuaria y los gremios adheridos a la huelga, resolvieron en asamblea dar por terminado el paro y reanudar el trabajo en la mañana del jueves 31 de marzo. Empero, la asamblea quiso dejar constancia que la vuelta al trabajo no significaba una cesación definitiva del conflicto sino un aplazamiento de la huelga impuesto por las circunstancias. Como razón de tal determinación, se invocó la situación económica de los hogares proletarios después de quince días de paro continuado. También se resolvió dar a conocer la situación a la opinión pública mediante un nuevo manifiesto. Con todo, este episodio de la lucha de clase aún no se había cerrado.

Una vez terminada la huelga, lejos de apacarse, la saña policial contra lxs obrerxs aumentó, alimentada por la sed de revancha de la clase patronal portuaria. Una escena pinta bien la inhumanidad del capital para con “aquellos trabajadores de espíritu rebelde”. Debido a la resolución tomada en las vísperas, el proletariado portuario retornaba al trabajo a la hora habitual. Como hubo “exceso” de personal, un grupo de concurrentes se quedó sin poder ocupar plaza y se vio obligado a regresar a la ciudad donde tres obreros portuarios, Sánchez, Nemesio Gil y Casiano Guerrero, fueron interceptados por agentes del escuadrón al mando de un oficial. Fueron palpados pero la policía no encontró armas. Paso seguido, fueron atacados a rebencazos “que iban a parar sobre sus espaldas”. En el medio de la golpiza el obrero Gil logró esquivar un mandoble que le tiró el oficial, pero al esquivarlo “lo barajó un agente que estaba detrás (...), aplicándole sin asco un fuerte rebencazo a la altura de la sien izquierda, algo más arriba del pómulo del mismo lado, produciéndole una erosión traumática que, de

ser un dedo más arriba, hubiera tenido graves consecuencias”.³³

En el manifiesto hubo referencias a la “venganza” y al “odio contenido” que la patronal liberó tras la derrota. También se hizo alusión explícita a “las traiciones” de “algunos compañeros” a quienes no había que injuriar ni reprochar, pues

(...) fueron compañeros equivocados, que si bien durante la huelga fueron nuestros enemigos al ponérsenos enfrente, al terminarse ésta serán nuestros camaradas para la lucha. Que entre nosotros los obreros no haya vencidos ni vencedores; hermanos en el dolor y la miseria, todo nos une, nada nos separa. (...) ¡Viva la próxima huelga (...)!³⁴

El manifiesto apelaba a la unidad para la huelga venidera ya que la dirección del SEANQ entendió que su talón de Aquiles había sido la prescindencia que el sindicato de Quequén había tenido para con el movimiento huelguístico. El grupo de rompehuelgas debía trastocarse en un nuevo destacamento de huelguistas en la batalla que se avecinaba.

Consideraciones finales

A partir de una crónica breve, a lo largo del presente artículo buscamos indagar sobre las particularidades que en los tres primeros años de la década de 1930 presentaron las experiencias de organización y lucha obrera en una ciudad-puerto del sudeste bonaerense. Esta crónica también nos sirvió para revisar algunos

33. (30 de marzo de 1932). *ED*, p. 7.

34. (3 de abril de 1932). *La Protesta*, p. 3.

de los rasgos del sentido común historiográfico sobre la izquierda y el mundo obrero durante el período de entreguerras.

En concreto, la breve crónica ensayada en estas páginas representa una primera aproximación a un evento que logró romper la cotidianidad de un pueblo del sudeste bonaerense. Aún queda mucho por investigar: la importancia de un puerto cerealero que estaba en pleno auge exportador, las tramas locales de una firma trasnacional tan importante como Bunge y Born, las intrigas políticas entre los partidos más activos en esa localidad, las condiciones de vida y sociabilidad de las clases populares, la dinámica de las distintas corrientes ideológicas en el seno de la clase obrera de Quequén, el protagonismo femenino e infantil en la huelga, el rol de lxs rompehuelgas, entre otros tópicos. Una problemática a seguir es la referida a las tensiones y rupturas de relaciones sociales que un conflicto de esta magnitud provocó en una aldea en la que la amplia mayoría de la población se conocía entre sí. Desarrollar todas estas aristas nos ayudarán a dar cuenta del denso ramillete de relaciones sociales que es el puerto con mayor complejidad y cuidado. En estas páginas solo nos concentramos en el ramillete de relaciones capital-trabajo-estado. Sin embargo, esta primera aproximación pone en escena una multiplicidad de aristas para comenzar a tirar del hilo de la madeja a desenredar.

La presencia protagónica de activistas anarquista de la FORA Vº Congreso abre nuevos interrogantes sobre el decurso de dicha corriente en las postrimerías de la argentina centenaria. Sus prácticas y discursos están muy distantes del “Manual del buen anarco-comunista”. Su activación ambivalente en los entresijos de un estado tan inconcluso como omnipresente habilita lecturas revisionistas de aquel

manual. Los permisos que solicitaban a la policía, aquella que los apresaba y en el mismo momento en que lo hacía, el uso de la legalidad burguesa y sus fueros y el pedido de reconocimiento de la entidad gremial como antes del golpe de 1930, disparan preguntas que aún no tienen respuestas.

Importa hacer notar que el “todo o nada” forista apareció, sí, pero no como un mandato divino para este grupo de activistas anarquistas de carne y hueso que culminaron un proceso de lucha con penas y con glorias. Sus alianzas coyunturales con dueños de camiones y dueños de comercios también nos interpelan en búsqueda de miradas menos monolíticas y acabadas. También lo hace su arraigo territorial y barrial desde una identidad fuertemente obrera, aunque no antagónica con la popular: “la familia y la comunidad portuaria”.

En fin, muchos son los interrogantes que nos invitan a seguir indagando en estas experiencias. No obstante, los indicios aquí hallados nos permiten arriesgar una respuesta al interrogante del título. Lejos de ser los estertores de una fuerza en extinción, la militancia anarquista en los puertos argentinos estaba entrando en un proceso de reactivación común al conjunto de las fuerzas de izquierda. Aquellos indicios también nos permiten poner en jaque la dicotomía excluyente entre lo popular y lo obrero. Tanto en los puertos como en otros territorios, la activación anarquista presentaba una fuerte raigambre obrera a la vez que popular que perduró hasta bien entrado los años cuarenta. La lucha de clases y el activismo libertario en los albores de la década del treinta no deben ser entendidos como una “rara avis” en la compleja trama de las experiencias obreras de entreguerras.



Recibido: 30-05-2019
Aceptado: 12-10-2019
Publicado: 04-12-2019

Referencias Bibliográficas

- Andújar, A. (2015). Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, (7), 59-78.
- Benclowicz, J. (2016). Un movimiento de desocupados para la revolución. *Revista de Historia Americana y Argentina*, 51(2), 167-198. Recuperado de <http://bdigital.uncu.edu.ar/app/navegador/?idobjeto=8205>
- Benyo, J. (2005). *La alianza obrera Spartacus: Anarquismo, vanguardia obrera e institucionalización del movimiento sindical en la década de 1930*. Buenos Aires: Libros de Anarres.
- Bialet Massé, J. (1904). *Informe sobre el estado de las clases obreras argentinas*. Buenos Aires, Argentina: Imprenta y Casa Editora de Adolfo Grau, Tomo Segundo.
- Calvagno, J. (2013). Los estibadores del puerto de Buenos Aires: De Yrigoyen a Perón (1929-1947). Ponencia presentada en *5tas. Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, Quequén, Argentina.
- Camarero, H. (2007). *A la conquista de la clase obrera: Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Camarero, H. (2008). *Comunismo y movimiento obrero en la Argentina, 1914-1943* (Tesis Doctoral inédita). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Ceruso, D. (2012). Partidos, sindicatos y organización en el lugar de trabajo: La huelga de los obreros de la carne de Avellaneda en 1932. *Trabajo y sociedad*, (19), 263-280. Recuperado de https://www.unse.edu.ar/trabajosociedad/#N%C3%BAmero_19
- Ceruso, D. (2015). *La izquierda en la fábrica. La militancia obrera industrial en el lugar de trabajo, 1916-1943*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- del Campo, H. (2005). *Sindicalismo y peronismo: Los comienzos de un vínculo perdurable*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina.
- Iñigo Carrera, N. (2001). *La Alianza Obrera Spartacus*. PIMSA 2000, 97-171.
- Iñigo Carrera, N., y Fernández, F. (2007). El movimiento obrero ante la organización y formas de rebelión de los desocupados: 1930-1935. *Revista Ciclos en la Historia, la Economía y la Sociedad*, 16(31/32), 125-152.
- Iñigo Carrera, N. (2016). *La otra estrategia. La voluntad revolucionaria (1930-1935)*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Korzeniewicz, R. P. (1993). Las vísperas del peronismo. Los conflictos laborales entre 1930 y 1943. *Desarrollo Económico*, 33(131), 323-354. <https://doi.org/10.2307/3467085>
- Marx, K. (2002). *El Capital: Libro tercero. El proceso global de la producción capitalista* (Vol. 8). Buenos Aires: Siglo XXI.

- Marx, K. (2007). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política: Borrador 1857-1858*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Mateo, J. (2014). Entre la crisis y un puerto nuevo: Las exportaciones agrícolas de la región de Puerto Quequén durante la Gran Depresión (1929-1939). *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 6(11), 220-250. <https://doi.org/10.15446/historelo.v6n11.39114>
- Matsushita, H. (1983). *Movimiento obrero argentino, 1930-1945: Sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Buenos Aires: Siglo Veinte.
- Nieto, A. (2010). Notas críticas en torno al sentido común historiográfico sobre «el anarquismo argentino». *A Contracorriente: Revista de Historia Social y Literatura en América Latina*, 7(3), 219-248. Recuperado de <https://acontracorriente.chass.ncsu.edu/index.php/acontracorriente/article/view/533/835>
- Nieto, A. (2016). Narrativas sobre la historia obrera en Argentina. Notas críticas y apostillas conceptuales. *Herramienta*, (18). Recuperado de <https://www.herramienta.com.ar/articulo.php?id=2507>
- Nieto, A. (2018). *Entre anarquistas y peronistas. Historias obreras a ras del suelo*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Petersen, M. (2019). *La conformación de un complejo ferropuerto en el Quequén grande. 1854/1929* (Tesis de licenciatura inédita). Licenciatura en Historia. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, Argentina.
- Polanyi, K. (2003). *La gran transformación: Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Rapalo, M. E. (2005). Contrarrevolución en la Argentina (1900-1932). La Liga Patriótica Argentina. *Entrepasados. Revista de historia*, 14(27), 180-183.
- Rubinzal, M. (2012). *El nacionalismo frente a la cuestión social en Argentina [1930-1943]: Discursos, Representaciones y prácticas de las derechas sobre el mundo del trabajo* (Tesis Doctoral inédita). Universidad Nacional de La Plata, La Plata. Recuperado de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=tesis&d=Jte450>
- Trujillo, F. L. (2005). *Vidas en rojo y negro: Una historia del anarquismo en la Década Infame*. Buenos Aires: Letra libre.
- Videla, O. y Menotti, P. (2013). Las huelgas de los estibadores portuarios en el sur santafesino en 1928. *Sociohistórica*, (32). Recuperado de <https://www.sociohistorica.fahce.unlp.edu.ar/article/view/SH-2013n32a04>
- Voss, L. H. van, & Linden, M. van der. (2003). Estibadores: Configuraciones 1790-1970 (M. S. Martínez, Trad.). *Historia Social*, (45), 35-52.