



Reportatge

**Tripulantes del sur: trabajo y condiciones laborales
en la navegación mercante argentina (1890-1920)**

Laura Caruso Fermé

**En Argentina,
el transporte fluvial
fue central en el desarrollo
de la economía nacional,
vinculada fuertemente a
la exportación agrícola.
Esto determinó un
protagonismo inicial para
los trabajadores de las**

**embarcaciones mercantes
del pabellón nacional,
tanto en sus condiciones
laborales como en sus
demandas, surgidas ya a
finales del siglo XIX.**



■ INTRODUCCIÓN

La vitalidad actual en la historiografía argentina vinculada al mundo del trabajo y al movimiento obrero presenta determinadas características y renovadas perspectivas. Una de ellas es el desarrollo de estudios históricos sobre diversas comunidades laborales, como los trabajadores ferroviarios, petroleros o de la industria frigorífica, por mencionar estudios que abordaron en particular las primeras décadas del siglo xx. En estos trabajos se ha puesto en juego la experiencia laboral, gremial y política de los trabajadores y sus familias.¹ En dicho proceso, el mundo laboral de a bordo ha logrado consolidarse como un tema de particular interés, en consonancia con su centralidad económica y política. Este colectivo laboral se mantuvo durante muchos años en el centro del debate en torno a la relación Estado/sindicatos en las primeras décadas del siglo xx, debido a la potencia y vinculación de la Federación Obrera Marítima, su sindicato nacional creado en 1910, con el gobierno liderado por Hipólito Yrigoyen, primer presidente por el partido de la Unión Cívica Radical y el primero electo en el país por el voto ampliado a una mayoría masculina y nativa.²

Sin embargo, hasta hace pocos años no han existido estudios sobre la experiencia laboral y regional de los trabajadores marítimos que problematicen, a la vez, las diversas dimensiones de su historia gremial y política.³ En ese sentido, este trabajo –que retoma lo desarrollado en la tesis de maestría titulada *Obreros y armadores en el Río de la Plata. Proceso de trabajo, organización laboral y conflictividad a bordo (1890-1920)*– aborda la realidad histórica y las condiciones laborales en las embarcaciones mercantes; sus tensiones y demandas, en un período de cambio estructural en la industria del transporte marítimo, ante la creciente incorporación de la máquina a vapor junto con otras transformaciones del proceso de trabajo. En aquel momento, y aún hoy, la economía argentina se encontraba íntimamente ligada a la exportación de productos agropecuarios y se basaba en una estructura interna apoyada tanto en el transporte marítimo y fluvial, como en el ferroviario para la concentración de

las mercancías en los puertos de exportación, fundamentalmente el puerto de Buenos Aires.

El estudio de los modos y las formas del trabajo a bordo, su organización y sus transformaciones, posibilitan el conocimiento del desarrollo cotidiano laboral a bordo, restituyendo la centralidad de una de las dimensiones clave de la experiencia obrera, el proceso de trabajo y las formas de explotación. Retomando el interés por las variantes históricas asumidas por el trabajo, interesan las formas y los ritmos impuestos por determinada maquinaria y tecnología, así como las particularidades de una organización que diagrama las tareas, funciones y categorías laborales. Estas, junto con sus ritmos e intensidades que configuran la experiencia laboral a bordo, fueron transformándose ante la implementación de innovaciones tecnológicas y nuevos materiales. Dichos cambios delinearon un conjunto de problemas laborales comunes a todos los trabajadores –otros acotados a algunas secciones– y, en conjunto, constituyeron una base común sobre la que se construyeron las principales demandas y malestares obreros de ese mundo laboral.

Así, la hipótesis que guía la investigación, anclada en una perspectiva de historia social del mundo del trabajo, sostiene la existencia de una relación entre los cambios en el proceso de trabajo, y las demandas y tensiones en las tripulaciones mercantes. Los documentos que permiten desarrollar el análisis son variados y pocas veces visitados por la historiografía local. Los periódicos gremiales, como *La Unión del Marino*, el *Boletín del Obrero Mecánico* y *El Maquinista Marítimo*, junto con publicaciones estatales como el *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, leyes y reglamentos de la Prefectura General de Puertos y censos nacionales correspondientes al período en cuestión, son documentos fundamentales para el presente análisis. Al mismo tiempo, a partir de la exploración de este *corpus*, es posible reconstruir el conjunto de demandas y realidades laborales a bordo, donde la resistencia a la innovación tecnológica y organizacional no fue un reclamo exclusivo ni excluyente, pues convivió con otras tensiones no originadas en la materialidad del trabajo.

■ EL UNIVERSO LABORAL MARÍTIMO

El universo laboral marítimo tuvo contornos lábiles y una dinámica particular. La variación estacional de la demanda de trabajo, la intensidad de los veranos en plena época de cosecha y la circulación de las mercancías exportables constituían rasgos característicos, sumados al predominio casi exclusivo del trabajo masculino, y la jerarquía y disciplina a bordo. Dicho mundo de a bordo estaba compuesto por tripulantes que conformaban la marina mercante nacional, quienes en 1895 eran, aproximadamente, 11 000 trabajadores, de los cuales la mitad se embarcaba en el puerto de Buenos Aires, proporción que se mantuvo años más tarde, ya entrado el siglo xx, cuando la población obrera marítima ascendía a 19 000.⁴

crecimiento sostenido de la navegación a motor y de la supervivencia nada marginal de la navegación a vela aún en la segunda década del siglo xx. También muestra la persistencia de una realidad laboral que implicaba saberes específicos como el manejo del velamen.

Si se considera que Argentina fue un país que, en el período estudiado, vivió un proceso de inmigración de masas caracterizado por millones de inmigrantes en edad activa que buscaban su inmediata incorporación al mercado de trabajo, no sorprende que muchos de estos trabajadores a bordo tuvieran orígenes diversos, pues provenían de distintas comunidades étnico-culturales y nacionales. La condición de inmigrantes o migrantes de otras regiones del país y del subcontinente de la mayoría de los tripulantes, sumada a la propia naturaleza de

| TRIPULANTES Y OFICIALES EN VELEROS Y VAPORES EN EMBARCACIONES MERCANTES ARGENTINAS ⁵ | | | |
|---|-------------|-------------|--------------|
| Veleros | | | |
| Año del censo | Tripulación | Oficialidad | Total |
| 1895 | 4 865 | 1 967 | 6 832 |
| 1914 | 3 925 | 5 329 | 9 254 |
| Vapores | | | |
| 1895 | 3 854 | 211 | 4 065 |
| 1914 | 8 301 | 1 545 | 9 846 |

Elaboración propia de la autora

Apenas iniciada la Gran Guerra, en 1914, la inmensa mayoría de estos trabajadores –casi el 70%– eran contratados en barcos a vapor, tal como lo muestra la tabla precedente. Al mismo tiempo, las cifras dan cuenta del

la actividad, hizo del trabajo marítimo una experiencia especial-regional, que no admitió fronteras nacionales.

Los trabajadores que realizaban la navegación comercial sobre las aguas de Uruguay, Paraguay, Brasil y Ar-

gentina transitaban sus fronteras geográficas y políticas. El viaje volvía difusas esas divisiones, haciendo que los trabajadores marítimos fueran los más internacionales por antonomasia. La doble condición de inmigrantes y trabajadores a bordo posibilitaba una percepción más inmediata de la pertenencia a un grupo humano sin fronteras, que compartía condiciones de existencia y de explotación.

Esta pluralidad fue también parte significativa en su inserción laboral. Los censos nacionales muestran en porcentajes esta realidad del mercado laboral marítimo: del total de la población trabajadora embarcada en 1895, entre un 65% y un 75% de los tripulantes son extranjeros, en dependencia de si se toman los vapores o los veleros como unidad a censar, respectivamente.

Ya en 1906, la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas contaba con 144 miembros nuevos, entre los que predominaban los italianos –constituían un tercio, aproximadamente–, seguidos por los españoles (34), los paraguayos (15) y los austríacos (7), mientras que los argentinos –nacidos o naturalizados– constituían un 18% (26).⁶

Otras fuentes históricas corroboran esta realidad: en 1908, la mitad de los tripulantes matriculados por la Prefectura General de Puertos eran italianos, un 15% provenía de España y otro 15% de Austria. Aquellos provenientes de Alemania e Inglaterra sumaban un 10%, el mismo porcentaje que los argentinos contratados.⁷

Si hacia 1914 aún predominaban los trabajadores inmigrantes no naturalizados dentro de las tripulaciones, esta realidad era más marcada en los veleros (73%) que en los vapores de cabotaje (50%).

La fuerte presencia de múltiples orígenes y nacionalidades en el mundo laboral marítimo en las primeras décadas del siglo xx fue un nuevo elemento de su fragmentación, junto con las jerarquías y calificaciones, y la segmentación por secciones y categorías, entre otras. Incluso, a pesar de las iniciativas estatales para la nacionalización que existieron en el período –y que tuvieron un efecto real en la oficialidad pero no en las tripulaciones⁸–, constituye una imagen plural y compleja de ese mundo laboral.

■ CONDICIONES DEL TRABAJO DE LA «GENTE DE MAR»

La realidad laboral de marineros, foguistas y otros tripulantes de la marina mercante argentina a comienzos del siglo xx batallaba entre la inexistencia o ausencia de aplicación de leyes y reglamentaciones, y la transformación de su tarea ante los cambios materiales y tecnológicos de las embarcaciones. Las relaciones entre secciones (cubierta, sala de máquinas y cocina) y las diversas categorías a bordo sumaban tensiones ante los abusos de poder de oficiales y patronos, que aún así no anulaban posibles vínculos solidarios, como ocurrió en la asociación gremial conjunta de marineros y foguistas, y de estos con los oficiales en ciertas coyunturas.

La ley que regía el trabajo a bordo era el Código de Comercio, donde se definían y delimitaban la propiedad naviera, las responsabilidades de armadores y propietarios, y de los capitanes, pilotos y contra maestres. Además de múltiples cuestiones vinculadas a pólizas, seguros marítimos, fletes, préstamos e hipotecas navales y otras cuestiones comerciales, en este documento se definía la contratación de la gente de mar y la relación del capitán con el propietario.⁹ Un conjunto de leyes laborales que fueron votadas en la primera década del siglo no regían para el trabajo a bordo, sino solo para aquel considerado industrial.¹⁰ El ordenamiento de las tareas descansaba en una serie de reglamentos y disposiciones provenientes de la Prefectura General de Puertos, donde se estipulaban los conocimientos necesarios para el ingreso a cada sección y categoría, las responsabilidades incluidas en cada trabajo, los límites y turnos de la jornada laboral y el número mínimo de tripulantes por sección, entre muchas otras cuestiones vitales para la organización laboral marítima.

Entre la letra de la ley y la organización obrera, los trabajadores embarcados lograron demandar y negociar, a través de la acción directa, diversas condiciones por sección, como fue el caso de la jornada laboral y la forma de contratación. Entonces, las condiciones reales en las que se desarrolló el trabajo embarcado dependieron en cada momento, en el corto y mediano plazo, de la fuerza de los trabajadores, de la política de las empresas y de la



Huelga en el puerto
(Argentina. Archivo General
de la Nación, inventario 22198).



para entonces azarosa intervención estatal. Cuánto salario y cómo lo recibían, la manera de contratación, la extensión e intensidad de la jornada laboral, las condiciones de camarotes y ranchos, la alimentación y ventilación, entre muchas otras cuestiones, fueron un permanente campo de disputa.

En ese espacio abierto a los desacuerdos, hasta bien entrado el siglo xx la regla siguió siendo la costumbre establecida, como lo afirmaba el periódico gremial en sus páginas: «Se ha dado el caso de que en un remolcador se suscitó un conflicto entre un pasaleñas y marineros por la siguiente causa: los primeros alegaban que a ellos les correspondía solamente echar la leña desde cubierta a las carboneras dentro de la mitad del espacio comprendido entre la caldera y la máquina; los marineros decían que solamente les correspondía a ellos manipular el combustible que abarcara la popa del buque. Nada hay establecido al respecto: solo está en vigencia el criterio de cada tripulante».¹¹ La ausencia de reglas afectaba tanto la relación del gremio con la patronal como también las relaciones entre los propios trabajadores, transformándose el conflicto y la confusión en un estado cotidiano y propicio para acciones abusivas, que no fueron poco habituales.

Las transformaciones en la materialidad y organización del trabajo a bordo delinearon, por un lado, problemas laborales comunes a todos los trabajadores y, por otro, algunos acotados a ciertas secciones. En conjunto,

constituyeron una base común sobre la que se desarrollaron los principales malestares de ese mundo laboral. La primera y más llamativa situación de este tipo fue la reducción del número de trabajadores empleados a bordo, que descendió de 20 a 8 entre 1895 y 1914.¹² También se produjo la paulatina desaparición de ciertos oficios, al hacerse innecesarios, como ocurrió con los calafates cuando el hierro reemplazó a la madera en la construcción de los cascos. Por otro lado, la incorporación del motor de combustión interna, ya en la segunda década del siglo xx, implicó el desplazamiento de foguistas, carboneros y caldereros, el personal más numeroso de la sala de máquinas. Décadas atrás ya habían sido desplazados los trabajadores embarcados de cubierta, cuando se produjo al incorporación de la máquina a vapor.

El avance de la navegación a motor puede valorarse al considerar el porcentaje de mercancías trasladadas a motor o a vela. Tomando el tonelaje de registro como unidad de medida, los barcos a vapor, en 1880, transportaban el 65,3% de los productos comercializados en el país, porcentaje que se mantuvo durante años hasta dar un salto en 1914, cuando se registró un 90%. Sin embargo, a bordo de los veleros siguieron desarrollándose infinidad de tareas que involucraron a una importante población obrera. Si se mira ahora la cantidad de embarcaciones, las proporciones muestran esta realidad heterogénea. En 1895, había en el país 2 248 veleros y 406 vapores; en 1914, las cifras crecieron a 6 296 veleros y 2 083 va-

pores. Puede afirmarse que, si en 1895 el 78% de los buques de navegación interior eran veleros, en 1914 eran el 35% y el 65%, a motor.¹³ A su vez, junto con la navegación a vapor aparecieron nuevos cambios, como la hélice, las formas de las calderas, el material del casco, entre otros menos significativos.¹⁴

A pesar del mayor tamaño y la complejidad de las embarcaciones, estas requirieron menos obreros para navegarlas, como lo muestra la reducción de la tripulación antes mencionada. Las máquinas simplificaron las tareas y desplazaron a los trabajadores. Esta mecanización del proceso de trabajo a bordo, y su mayor objetivación, implicaron independizar de la pericia humana ciertas tareas y simplificar otras. Simultáneamente, se crearon nuevos oficios y se eliminaron otros. Del conjunto, la sección más afectada fue la de la sala de máquinas: allí, la cantidad de foguistas disminuyó en un 42% y el número de maquinistas lo hizo en un 40%. La incorporación de materiales como el hierro o el acero, que reemplazaron a la madera, significó la casi desaparición de ciertas ocupaciones, como los calafates.¹⁵ Las embarcaciones a motor ya no requirieron de los conocimientos, pericias y maniobras complejas relacionados con la navegación a vela y sus artefactos. Hicieron su aparición nuevas ocupaciones vinculadas con la máquina a motor, como los foguistas, caldereros y maquinistas, dedicados a alimentar y manejar las nuevas maquinarias, remplazadas poco después por motores de combustión interna que nuevamente revolucionaron las categorías laborales. Así, aparecieron engrasadores, electricistas y otros obreros auxiliares al tiempo que se producía la disminución y progresiva eliminación de aquellos obreros relacionados con la alimentación externa del motor. Tales categorías se evidencian en los pliegos de condiciones, donde –como en 1918– ya no se mencionaba a foguistas y carboneros, pero sí se destacaba la participación del personal de motores de combustión interna y engrasadores.¹⁶

En las diversas coyunturas, hubo una constante denuncia: el reiterado incumplimiento patronal del número mínimo de tripulantes a bordo por sección, infracción que buscaba ahorrar costes del viaje. En este punto, los trabajadores de sala de máquinas fueron los más afectados.

Según la información censal, la cantidad de foguistas a bordo disminuyó en un 42% y en similar proporción los maquinistas. Por esta razón, los reiterados conflictos por despidos de tripulantes foguistas y carboneros quedaron plasmados en las páginas gremiales.¹⁷

Una respuesta asidua de los trabajadores ante estos cambios fue la defensa del oficio, de sus saberes y calificación. Lo hicieron demandando el cumplimiento de la reglamentación de certificados habilitantes para ocupar determinados puestos, haciendo así un uso particular de la ley, redefiniéndola en función de su realidad laboral que sentían atacada. Tal sentimiento se materializó en el reclamo de realizar exámenes de aptitudes y conocimientos, y un período de aprendizaje del oficio.¹⁸ Según ellos, esta exigencia permitiría «contribuir a que se valore el trabajo, exigiendo que para la sección de máquinas tenga por lo menos un año de mozo, y al pasar lo haría como carbonero e ir ascendiendo, y en sección cubierta igual término para pasar primeramente a guincho y después a marinero. Es necesario realizar el oficio para obtenerlo».¹⁹ Los maquinistas agremiados también denunciaban, con preocupación: «no veamos de maquinista a hombres que a duras penas saben poner su nombre y que no han estado jamás en un taller».²⁰

No pocas veces los accidentes eran producto de la impericia y la falta de formación de quienes manipulaban las máquinas y los motores, como ocurrió en el caso de la explosión de la máquina a vapor del buque de pasajeros Saturno, en su viaje de Posadas a Asunción, hecho lamentable en el que murió un foguista. La tripulación, entonces, se opuso a reanudar la marcha y protestaron, «pero de una manera convincente, esto es, con cuchillos y revólver en mano».²¹ Según denunciaba el periódico *La Nación* en 1907 ante la huelga marítima, la casa Mihanovich en sus servicios a Montevideo carecía de trabajadores con la formación necesaria y empleaba «peones de ribera o patrones de remolcador que han ido ascendiendo hasta capitán, hechos a dedo, y muchos desconociendo hasta el idioma, porque todos son extranjeros».²²

Por su reiteración y persistencia, también se impulsaron otras demandas obreras que dan cuenta de la situación laboral a bordo: la inexistencia del seguro por



accidente de trabajo, la implementación de medidas de seguridad necesarias, la habitabilidad, la forma y extensión de los espacios, la ventilación y la iluminación, el acceso al agua potable, la prevención de enfermedades y la adecuada alimentación, que fueron también puntos de conflicto permanente con la patronal naviera.

Junto a estos dos grupos de demandas –vinculado uno a los cambios en la materialidad del trabajo y sus consecuencias, el otro a la regulación del trabajo y la legislación específica para el sector– existieron otras situaciones a bordo emparentadas con factores estructurales, consecuencia directa de las coyunturas de crisis y paro forzoso, esto es, situaciones que excedían al sector marítimo, si bien afectaron a sus trabajadores de manera visible. Así ocurrió con los ciclos económicos y los vaivenes en el mercado de trabajo, con coyunturas de desempleo e inflación, como la masiva desocupación existente en Buenos Aires a finales del siglo *xix*, o en los años que van desde 1914 a 1917. Por último, existieron reclamos particulares ante circunstancias planteadas por ciertas prácticas patronales que, siguiendo la lógica de los negocios y la maximización de beneficios, atentaban contra las condiciones de trabajo. Entre ellas, figura la contratación de connacionales en plena huelga o el cambio de bandera de las embarcaciones, en las que se destacó la compañía Mihanovich, que dominaba el 80% del sector. Ya a comienzos del siglo *xx*, el gremio de maquinistas denunció el continuo despido de maquinistas calificados para ser reemplazados por tripulantes de origen croata o eslavos del sur, tierra natal del empresario. Estos defendían lo que consideraban el «sagrado derecho de los maquinistas nacionales» frente a los «amigos y connacionales» del armador, que prefería a los recién llegados no agremiados aún.²³

Además de tales acciones patronales, la cotidianeidad laboral también se dirimía en la constante puja por las formas como se desarrollaban las tareas en cada sección. A diario se daba el pedido por parte de algún oficial a algún marinero o foguista para que realizara tareas ajenas a su oficio o categoría, por ejemplo, pintar chimeneas y la cubierta o lavar los costados del barco. Un caso típico del procedimiento de ciertos capitanes –relataba *La Unión*

del Marino– se dio en el buque carguero amarrado en el puerto de Asunción, en Paraguay, que «tuvo necesidad de proveerse de leña. [...] El capitán, en forma bastante pedante, ordenó a los foguistas que se dispusieran a efectuar el trasbordo de la leña y a su vez la estibaran en las carboneras. Los compañeros foguistas, que son hombres conscientes y enemigos de aguantar imposiciones fuera de lugar, le respondieron al capitán que no estaban dispuestos a efectuar dicho trabajo por no corresponderles. [...] El capitán no tuvo otro remedio que prometer que buscaría peones. Sin embargo [algunos] compañeros indignados por la pretensión del capitán, exigieron su cuenta y desembarcaron en aquel puerto». ²⁴ También los trabajadores de cubierta del vapor Bruselas, de la flota Mihanovich, incluso a pesar de haberse negado, debieron trasladar diez canastos de verduras de la proa a la popa, tal como les ordenó el capitán.²⁵ Un problema similar lo suscitaba el respeto por el lugar de trabajo, es decir, que la labor del tripulante se realizara en la embarcación donde se lo había contratado. Uno de los primeros logros de la Sociedad de Resistencia Marineros y Foguistas, en 1904, fue abolir la acción de las empresas que los obligaban a realizar tareas en otros buques de la misma compañía.²⁶

Las formas de contratación imperantes en aquel mundo del trabajo a bordo, ya desde fines del siglo *xix*, e incluso antes, estuvieron caracterizadas por la informalidad, el conocimiento mutuo, el origen compartido y la costumbre. En ciertas ocasiones, existían intermediarios, contratistas o corredores que empleaban a los trabajadores en alguna embarcación a cambio de una comisión que representaba hasta el 7% del salario de un marinero en 1908, siendo tales casos la minoría. En general, la contratación se establecía en forma privada y de palabra.²⁷ Los trabajadores eran contratados por patrones, capitanes o pilotos, «a partir de la recomendación o del conocimiento previo». ²⁸ El primer contacto se daba entre conocidos, vecinos, integrantes de las mismas organizaciones o comunidades. Precisamente, un informe del Departamento Nacional del Trabajo hacía especial hincapié en la inexistencia y la necesidad de agencias de embarque estatales, que garantizaran la continuidad de la ocupación, así



como atacaran otros problemas, como los prolongados períodos de desembarque, propicios para el «despilfarro de los ahorros» y la concurrencia a «fondas en las que se consigue crédito ilimitado», promoviendo el endeudamiento.²⁹

Sin embargo, por encima de tal informalidad, para ser contratado era necesario contar con una libreta de navegación expedida por la Prefectura. Al menos existía un registro estatal sobre la mano de obra embarcada, confeccionado con quienes tenían libretas, cuya existencia quedó demostrada por la huelga de 1906, cuando los trabajadores lograron que la autoridad marítima suspendiera la retención de libretas de enrolamiento marítimo y las entregara, junto con los vales para cobrar los salarios pendientes.³⁰ Un año después, esos mismos tripulantes resistían el intento de implementar el sistema de registro dactiloscópico por parte de la Policía y Prefectura.³¹ Sin embargo, la potestad sobre la forma de contratación varió a lo largo de todo el período según las coyunturas, incluso a contramano de la iniciativa estatal, que permanentemente intentó constituir un sistema de registro único y efectivo. Esto se lograría hacia el final del período analizado, para mediados de 1921, y solo con la militarización del puerto tras la derrotada huelga general marítima. Fue entonces que comenzó a neutralizar el poder sindical ejercido por la Federación Obrera Regional Argentina sobre la contratación y la determinación de ciertas condiciones de trabajo.³²

La cuestión salarial constituyó el corazón de la protesta obrera ya en la última década del siglo XIX. Desde 1889, los trabajadores embarcados reclamaron mejoras salariales con variado éxito. Así lo hicieron prácticamente cada nuevo verano, en plena época de cosecha y exportación, un momento propicio para hacer escuchar sus demandas. Como muestra un informe del año 1905, existía una estricta escala salarial a bordo, organizada por sección y categorías. Así, un patrón de lancha podía ganar al mes \$ 80 (igual que un foguista), mientras que un marinero podía llegar, con esfuerzo, a los \$ 40. En otras embarcaciones a vapor, marineros y foguistas conseguían juntar mensualmente entre \$ 50 y \$ 60, mientras el cocinero y el mayordomo obtenían, aproximadamente, \$ 80, el des-

pensero \$ 97, el mozo \$ 55 y el lavaplatos –la categoría más baja a bordo– unos \$ 30.³³ Los oficiales y capitanes, el personal jerárquico, tenían salarios muy superiores, en función de sus responsabilidades y su posición: un capitán obtenía al mes de \$ 250 a \$ 300; un maquinista de primera categoría, entre \$ 150 y \$ 230; el de segunda, entre \$ 100 y \$ 200. Un práctico, según el tiempo y la dificultad de las maniobras, podía contar con un salario de entre \$ 170 y \$ 316.

Lejos de cristalizarse, las escalas salariales y su modificación fueron constantemente reclamadas por los trabajadores, cuya inmensa mayoría realizaba horas extra para complementar sus escasos ingresos.³⁴ Si se toma en cuenta el coste del alquiler de una habitación en la zona del puerto, en los barrios de Barracas o La Boca, junto con otras variables como transporte, alimentos, ropa y lavado, el coste de vida mensual de una familia obrera era cercano a \$ 93,05.³⁵ Los fríos números dejan en evidencia la insuficiencia del salario básico promedio de un tripulante por mes, unos \$ 65. Incluso el ajustado salario obrero determinaba también la compra de productos en los almacenes cercanos al puerto a través de un sistema de libretas que, en muchos casos, implicaba el endeudamiento.

La centralidad de las horas extra en el presupuesto de la familia obrera del sector embarcado era tan importante que el retraso o la falta de pago constituyeron hechos graves y una fuente de malestar y protesta. Calificados de vergonzantes por el sindicato marítimo, en 1916 este denunciaba el despido de dos marineros por exigir el pago de las horas extra al capitán y al comisario, quienes «interesados según parece en el negocio de las extras», los despidieron y amenazaron con incluir sus nombres en la lista negra de la empresa para impedir su recontratación.³⁶ En el cálculo de las horas extra trabajadas, los tripulantes demandaban que se les conmutaran también las tareas de salvataje por accidente o naufragio, ya que tales labores ineludibles e imprevisibles no contemplaban ningún horario.³⁷

Por otro lado, la jornada laboral promedio de un trabajador de cubierta o de sala de máquinas, en los primeros años del siglo XX, rondaba las 12 horas diarias, con turnos

de 6 horas de trabajo y 6 de descanso. Solo se consiguió la reducción de la jornada a 8 o 9 horas, según la sección, durante la segunda década del siglo xx. Al igual que en el caso de los salarios, en la mayoría de las huelgas marítimas se expresaron reclamos sobre la duración de la jornada, los turnos y su rotación. Por fuera del horario de trabajo, los obreros embarcados se dedicaban a «hacer

«a vista y paciencia de las autoridades marítimas con un solo foguista, haciendo el trabajo de foguistas el señor maquinista y un traidor de nuestro gremio, que figura como cabo».³⁸

Ante la alta intensidad y prolongada jornada de trabajo, la cuestión de la cantidad de tripulantes necesarios para cubrir los turnos diarios y las rotaciones se tornaba cru-



rancho», es decir, a pasar su tiempo libre en espacios comunes habilitados para la tripulación. Sin embargo, esto ocurría la menor parte del día. Eran más frecuentes las jornadas excesivas, como lo muestra el caso en el que «dos foguistas [...] se desembarcaron porque no pudieron tolerar por más tiempo el abuso de que se les hacía víctimas, obligándolos a trabajar jornadas brutales, como son las de 12 horas por día». La embarcación salió del puerto

cial. Como era previsible, cumplir con el personal mínimo requerido a bordo, estipulado por ordenanzas, resultaba esencial en la determinación de las condiciones laborales. Lejos de su cumplimiento, las empresas buscaban navegar su flota con la menor cantidad de personal posible, tal como lo refleja el periódico sindical: «En las lanchas y pontones de puerto y río es donde se nota más la falta de personal, ¿cómo admitir que lanchas que cargan 300 to-



Huelga en el puerto, diciembre de 1903
(Argentina. Archivo General de la Nación, inventario 21953).



neladas tengan dos marineros que deben trabajar, y otro a ratos, y en aquellos que es uno solo tiene que ir temprano al mercado, quedarse todas las noches a bordo, trabajar y a la vez atender la cocina?». Situación similar se vivía con el personal de máquinas, donde un solo foguista se ocupaba de 3 o 4, el que debía vigilarlos y alimentarlos a pala, nodo y barra sin descansar durante 4 horas o más.³⁹ Al parecer, esta situación de incongruencia entre cantidad de tripulación y la requerida por el tonelaje de las embarcaciones se venía dando desde los primeros años del siglo, constituyendo ya un elemento estable del mundo laboral a bordo, tal como lo confirma un informe de 1904 realizado por el militante socialista Pablo Storni.⁴⁰

En materia de accidentes de trabajo, las estadísticas públicas indicaban que, además de ser frecuentes, estos se dieron con un alto nivel de daño e, incluso, de mortalidad.⁴¹ Eran frecuentemente causados por falta de capacitación, escasez de personal, intensidad del trabajo, reducidos espacios, cansancio ante jornadas excesivas, todas ellas situaciones evitables.

Ante el siniestro ocurrido, más allá de que no constara en ninguna reglamentación, el marinero o foguista accidentado cobraba una suma que el armador reunía al descontarlo de los salarios de sus compañeros, y esto solo cuando el accidente hubiera ocurrido en horario laboral. La mayoría de las veces, solamente se ponía en práctica en caso de muerte o gravedad. Si bien en tales casos re-

gía una ley de 1915 sobre accidentes de trabajo, esta se aplicó de forma paulatina y con múltiples objeciones por parte del sindicato. Este denunciaba que la cuantía a pagar por las empresas ante un trabajador damnificado era irrisoria. Además, las enfermedades propias del trabajo –consecuencia de las tareas propias de a bordo– no estaban consideradas allí.⁴²

Por otro lado, la seguridad del viaje dependía del mantenimiento y la conservación del buque, del respeto al límite de carga, por ejemplo, lo que induce a pensar en su persistente incumplimiento, ya que implicaba un desembolso considerable de dinero por parte de los armadores, sin que existiera la obligación de realizarlo ante la falta de inspección y sanciones por parte de las autoridades estatales. La «avaricia de los armadores» y su «despreocupación absoluta hacia los que arriesgan sus vidas a bordo» –denunciadas por el gremio–, solo mostraban el desprecio por sus vidas «en aras de la patraña capitalista: porque una cosa es estar en tierra, en lo firme, y otra cosa es vivir horas de angustia en medio del mar donde no hay ramas para agarrarse».⁴³ Los riesgos del trabajo a bordo eran elevados: desenvolverse en una apretada sala de máquinas, con maquinaria a vapor y piezas en constante movimiento, que debían ser refrigeradas debidamente, y frente a las cuales un foguista o calderero debía pasar a centímetros de distancia, por pasillos de no más de 40 centímetros de ancho, era francamente arriesgado.

Huelga general (1904).
Local de marineros y foguistas
(Argentina. Archivo General de la Nación).



Desprovistos de los elementos de salvataje, incumpliendo las precauciones y normas de seguridad, las embarcaciones zarpaban y navegaban para realizar sus tareas de flete, violando la reglamentación existente, en muchos casos con la anuencia de la Prefectura y Aduana.⁴⁴

En tales condiciones de habitabilidad, la higiene a bordo constituía un aspecto fundamental, así como las dimensiones y características del alojamiento, la alimentación y el acceso al agua potable, todos factores que propiciaban diversas enfermedades. En plena huelga del año 1906, una comisión de trabajadores comunicó al Prefecto General de Puertos sus quejas ante la mala calidad de la comida y las pésimas condiciones de higiene: «es frecuente que en los ranchos pululen toda clase de alimañas, y resulta peligroso habitar en ellos, habiéndose en-

contrado hasta víboras, especialmente en los buques que van al Paraguay».⁴⁵ El espacio de descanso, ocio y convivencia se reducía ante el crecimiento del espacio destinado a máquinas y bodegas. Las habitaciones de los tripulantes estaban formados por pequeños ambientes, sin ventilación o iluminación adecuadas.⁴⁶ Un cronista sindical, refiriéndose a estas «inmundas pocilgas», abarrotadas de literas de igual tamaño y separadas por un pasillo de algo más de medio metro, denunciaba los peligros de contraer enfermedades, afirmando que «Barcos hay que se asemejan a ratoneras. De ellas salen los tripulantes como los lagartos de sus cuevas».⁴⁷ Con tal uso del espacio a bordo es difícil pensar en instalaciones sanitarias y baños adecuados para las tripulaciones, lo que –junto con la escasez de agua potable– formaba un terreno propicio



para la propagación de diversas enfermedades, como la tuberculosis, la fiebre amarilla y las infecciones venéreas. También existieron otro tipo de enfermedades de carácter psicológico a causa del desarraigo, la ansiedad en el momento del desembarco frente a la posibilidad de tener que permanecer a bordo si no aparecía el relevo, o ante la preocupación, que en determinadas coyunturas se volvía certeza, de desembarcar sin tener aún un contrato para un nuevo viaje.

El consumo de alcohol a bordo, tanto para sobrellevar semejantes condiciones de trabajo, como para compartir un momento de sociabilidad y camaradería, era frecuente y abundante. Más allá de la prédica moral de las corrientes de izquierda y del sindicato, era una práctica extendida y tan relacionada con la vida a bordo que estaba incorporada a los pliegos de demandas presentados en diversas coyunturas de huelga. Allí se definía el tipo particular y la cantidad de vino que las tripulaciones esperaban consumir. Si en 1911 pedían sustituir el vino Carlón por el San Juan o Francés,⁴⁸ en 1916 el favorito era el vino Mendoza.⁴⁹ La indignación de los tripulantes ante la suspensión de la provisión de vino a mediados de 1921 en la flota de Mihanovich fue proporcional a la importancia de su consumo para estos trabajadores.⁵⁰

El racionamiento de los alimentos y el agua atentaba contra la salud de los trabajadores. Sin embargo, era una práctica recurrente. Las empresas destinaban una cuantía por tripulante para cubrir su alimentación, llamada «manutención», objeto de manipulaciones y corruptelas. Dicha especulación fue denunciada por la prensa sindical: «Los que ignoran la triste situación en que se encuentran los parias de a bordo, foguistas y marineros, no podrán si no justificar la necesidad imperiosa de poner un límite a la rapacidad de proveedores mayordomos, y hasta capitanes poco escrupulosos que medran hasta con la comida de los infelices trabajadores de a bordo, que no trepidan en robar descaradamente lo que los armadores estipulan para la manutención de sus obreros».⁵¹ A lo largo de los primeros años del siglo xx, los reclamos reiterados por una alimentación sana y abundante incluían la demanda de tres platos, pan fresco y un tipo determinado de vino. Lo mismo ocurrió con la eliminación de los intermedia-

rios en la provisión de los alimentos, responsables de diversas alteraciones.⁵² En el caso del vapor Mar del Plata, su tripulación protestó contra la mala alimentación a bordo y uno de ellos, «indignado por la pésima e insuficiente alimentación que se daba en el buque, reunió la cena y en un paquete postal la envió certificada al presidente del directorio».⁵³ Aquí, la responsabilidad del deficiente avituallamiento era del capitán, y la especulación y el acaparamiento de insumos que este hacía de las cuotas de manutención para la tripulación. Lo mismo ocurrió en otras embarcaciones, como la chata Punta Olivo, cuyo patrón «viene extremando los procedimientos dolosos a fin de embolsarse el dinero que los armadores pagan por la alimentación de la tripulación. Los marineros, después de soportar el trabajo bestial que realizan, tienen que optar por morirse de hambre o ingerir una bazofia inmundada y además insuficiente, pues no conforme el señor patrón con emplear en la condimentación de la comida los artículos averiados o de pésima calidad, los emplea en mínimas proporciones a fin de obtener mayor utilidad».⁵⁴

Junto con la insuficiente y precaria alimentación, los reducidos espacios y los bajos salarios, los tripulantes acarreaman con el coste de las averías y roturas, ante las multas impuestas por las empresas, que recaían sobre sus jornales, así como el robo de instrumentos o de carga.⁵⁵ Si se toma en cuenta que también tenían que asumir el gasto en trajes y uniformes obligatorios en el momento de embarcar, se hace visible la precariedad salarial y laboral reinante.⁵⁶ Este panorama fue denunciado, incluso, por la prensa de amplia circulación, como el periódico *La Nación*, que relató en más de una oportunidad las pésimas condiciones laborales, en particular en la flota Mihanovich, donde «la mala comida y el poco aseo en los camarotes se repite en esta línea, como una característica de la empresa, que ha descuidado en los vapores todo lo que signifique un elemento de higiene!».

Las embarcaciones utilizadas eran vetustas, reutilizadas de fines del siglo anterior, por lo que estaban en muy mal estado por años de uso y falta de mantenimiento. La impunidad con que la empresa no cumplía las disposiciones mínimas requeridas solo podía explicarse por la ausencia de las dependencias y los organismos estatales

Huelga marítima, 1919
(Archivo General de la Nación).



responsables. Tal era la situación a bordo que incluso se carecía del agua, «no solo para el baño, que sería un exceso, sino hasta para los usos de la *toilette*. Y eso en pleno Río de la Plata. Lo más que se ha hecho, con ocasión de algunos casos sospechosos de peste en el Paraguay, es la matanza de ratas a bordo; pero actualmente estos roedores constituyen legión y los pasajeros tienen que adoptar precauciones para que no desaparezcan de los camarotes hasta los botines». El cronista anónimo llegaba a la desanimada conclusión de que, con tal estado de desidia, solo bastaba esperar un infortunado accidente para que se tomaran las medidas y sanciones necesarias.⁵⁷

■ CONSIDERACIONES FINALES

El mundo a bordo de las tripulaciones mercantes argentinas constituyó un ámbito diverso y fragmentado por oficios y nacionalidades. También resultó ser muy móvil por sus faenas y viajes, y regido por un principio vertebrador jerárquico y disciplinario que impregnaba las múltiples situaciones de la vida a bordo, pero que no careció por ello de tensiones y conflictos. Por el contrario, este trabajo muestra un conjunto amplio y diverso de demandas y de-

nuncias que, aún cuando se trataran de reclamos por abusos de autoridad, no pusieron en cuestión ni impugnaron la existencia misma de esta jerarquía y la disciplina inherente a su ejercicio, asumidas y naturalizadas por todos los actores de aquel universo laboral: tripulantes, oficiales, organizaciones gremiales, funcionarios y empresarios.

Fundamentalmente, las condiciones laborales aquí analizadas constituyeron fuertes fundamentos para la construcción de un conjunto variado de demandas que, a su vez, dieron lugar a no pocas acciones de protesta en el período estudiado. Su análisis permite reconstruir ese mundo laboral a bordo y, a su vez, pensar en sus dinámicas y permutas en relación con los cambios tecnológicos y del proceso de trabajo, las alteraciones en los saberes y calificaciones, las tensiones en torno su organización jerárquica, las dificultades planteadas por las coyunturas económicas y el desempleo, y el choque con las empresas en respuesta a algunas de sus prácticas.

La ausencia de una legislación precisa que tuviera un cumplimiento efectivo hizo de las condiciones, los tiempos y las formas del trabajo embarcado un campo de disputa permanente entre las empresas y los trabajadores en torno a múltiples cuestiones aquí estudiadas: salarios insuficientes, jornadas extensas, el pago de horas extra, la forma de contrato marítimo, las condiciones de habitabilidad, higiene y alimentación, el acceso al agua potable, la seguridad durante el viaje, la frecuencia de accidentes de trabajo, su alta mortalidad y las enfermedades. La realización de tareas ajenas al oficio o categoría, el incumplimiento de la calificación y habitabilidad necesarias para el desempeño de las tareas a bordo y el incumplimiento del número de tripulación mínimo requerido por embarcación completan un cuadro variado y potente de reclamos obreros en las tripulaciones mercantes argentinas de las primeras décadas del siglo xx.

En particular, interesa señalar cómo algunas de estas demandas –no todas, pero sí muchas centrales– se relacionaron directamente con los cambios en la materialidad del barco y las transformaciones en el proceso de trabajo a bordo. Estos reclamos –como fue el caso de la denuncia de la reducción de trabajadores en la sala de máquinas, la defensa del oficio o la categoría y la exigencia de certifi-



cación habilitante para ejercer determinado trabajo, por ejemplo– surgieron de forma más o menos directa como consecuencia de la incorporación de la máquina a vapor, su reemplazo por otro tipo de motores, la utilización del hierro y el acero en la construcción de los cascos, entre muchos otros cambios sucedidos durante esos años. Muchas otras tensiones y condiciones laborales adversas se produjeron en torno a la organización jerárquica, por abusos de autoridad, malos tratos y mala administración de recursos a bordo. El conocimiento de esa realidad laboral ayuda en la comprensión de la configuración del mundo del trabajo embarcado, pero también plantea la necesidad de una mirada atenta a cómo sus trabajadores experimentaron y procesaron tal realidad y sus transformaciones, y cómo tradujeron estas vivencias y sentidos en demandas hacia las empresas y el Estado.

■ NOTAS

1. ANDÚJAR, Andrea: «Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: Comodoro Rivadavia, 1922-1932», en *Archivos de Historia del movimiento obrero y la izquierda*, Buenos Aires, 2015, pp. 59-78. PALERMO, Silvana: «Masculinidad, conflictos y solidaridades en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina (1912-1917)», en *Revista Mundos do Trabalho*, Vol. I, n.º 2, julio-diciembre, 2009. LOBATO, Mirta: *La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970)*, Buenos Aires, Prometeo, 2001.
2. ROCK, David: *El Radicalismo argentino (1890-1930)*, Buenos Aires, Amorrortu, 1992. ADELMAN, Jeremy: «State and labour in Argentina. The port workers of Buenos Aires», en *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, vol. 25, 1993. ADELMAN, Jeremy (Ed.): *Essays in Argentine labor history, 1870-1930*, Londres, MacMillan, 1992. FALCÓN, Ricardo y MONSERRAT, Alejandra: «Políticas laborales y relación Estado-sindicatos en el gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922)», en SURIANO, Juan (Comp.): *La cuestión social en Argentina, 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena, 2000. HOROWITZ, Joel: *Argentina's Radical Party and popular mobilization 1916-1930*, The Pennsylvania State University, 2008.
3. CARUSO, Laura: *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2016. MONSERRAT, Alejandra: «La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930», en CAÑETE Victoria, RISPOLI Florencia, RUOCCO Laura y YURKIEVICH Gonzalo: *Los puertos y su gente, pasado presente y porvenir. La problemática portuaria desde las Ciencias Sociales*, Ediciones Gesmar-UNMdP-Conicet, Mar del Plata, 2011. DAMILAKAU, María: «Estrategias de supervivencia en un mundo laboral conflictivo: los prácticos del puerto de Buenos Aires, 1856-1924», en *Revista de Estudios Sociales y Marítimos*, n.º 5/6, Mar del Plata, noviembre 2012/2013.
4. Censo Nacional de la República Argentina, 1914. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 29, diciembre 1914, pág. 52.
5. Elaboración propia en base al *Segundo Censo de la República*, Buenos Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1895. *Tercer Censo Nacional levantado el 1.º de junio de 1914*, tomo 10, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.
6. Libro de Registro de la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas, 1905-1906.
7. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 6, septiembre 1908, pág. 302.
8. CARUSO, Laura: *Embarcados*, pp. 20-25.
9. DE ZAVALÍA, Víctor P. (Ed.): *Código de Comercio de la República Argentina*, Buenos Aires, 1964.
10. La ley de descanso dominical, sancionada en 1905, y la que reglamentaba el trabajo de mujeres y menores, de 1907, entre otras, eran leyes laborales de carácter general que involucraban a un conjunto de trabajadores no aplicadas al ámbito marítimo. Otro caso fue el de la ley de accidentes de trabajo n.º 9 688, de 1915, cuya paulatina aplicación también se dio en el trabajo a bordo. Panettieri, José: *Las primeras leyes obreras*, Buenos Aires, CEAL, 1984.
11. *La Unión del Marino*, n.º 65, julio 1920.
12. Datos provistos por el Segundo y Tercer Censo Nacional de la República Argentina.
13. Ídem..
14. CARUSO, Laura: 2016; Cap. 1.
15. Este sellaba las juntas de la madera del casco con brea y estopa, procurando estanqueidad a la embarcación.
16. *La Unión del Marino*, n.º 64, junio 1920, y n.º 65, julio 1920.
17. *La Unión del Marino*, n.º 54, agosto 1919 y n.º 67, septiembre 1920.
18. *La Unión del Marino*, n.º 54, agosto 1919; n.º 66, agosto 1920.

19. *La Unión del Marino*, n.º 67, septiembre 1920.
20. *Boletín del Obrero Mecánico*, n.º 11, 1º noviembre 1900.
21. Ídem..
22. *La Nación*, 25 diciembre, 1907.
23. *El Maquinista Marítimo*, 1º abril 1902, y 1º julio 1902.
24. *La Unión del Marino*, n.º 43, octubre 1916.
25. *La Unión del Marino* n.º 54, agosto 1919.
26. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 40, febrero 1919.
27. STORNI, Pablo: «La industria y la situación de las clases obreras en la capital de la República», en *Revista Jurídica y de Ciencias Sociales*, Año XXV, tomo 1, n.ºs 1 y 2, Buenos Aires, 1908.
28. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 6, septiembre 1908, 368.
29. Ídem.
30. *La Nación*, 31 de diciembre 1906.
31. El sistema de huellas dactilares, un nuevo y eficaz instrumento de control y parte del proceso de especialización de la estructura y las funciones policiales. Fue implementado en la ciudad en el año 1905. Véase GARCÍA FERRARI, Mercedes: *Marcas de identidad. Juan Vucetich y el nacimiento transnacional de la dactiloscopia (1888-1913)*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2015. Barry, Viviana: «Policía y reclutamiento. Hombres y organización policial en Buenos Aires, 1880 y 1910», XII Jornadas Interescuelas de Historia, Bariloche, 2009.
32. Véase CARUSO, Laura: *Embarcados*; cap. 4.
33. ALSINA, Agustín: *El obrero en 1905*, tomo 2, Buenos Aires, 1905; cap. 9.
34. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 19, diciembre 1911.
35. El coste de una pieza en estos barrios oscilaba entre \$ 16 y \$ 45 m/n, según el espacio y el número de ocupantes, o en una corrala era de \$ 18 m/n sin cocina y \$ 22 m/n con cocina. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 15, diciembre 1910, pág. 846.
36. *La Unión del Marino*, n.º 43, octubre 1916.
37. *La Unión del Marino*, n.º 67, septiembre 1920.
38. *La Unión del Marino*, n.º 44, noviembre 1916.
39. *La Unión del Marino*, n.º 67, septiembre 1920.
40. STORNI, Pablo, op. cit.
41. Sección «Estadísticas de accidentes y enfermedades de trabajo», *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 2, septiembre 1907; n.º 13, diciembre 1907, n.º 6, septiembre 1908; n.º 8, marzo 1909, y las sucesivas publicaciones del boletín, hasta 1920.
42. *La Unión del Marino*, n.º 67, septiembre 1920.
43. Ídem.
44. *La Unión del Marino*, n.º 71, enero 1921.
45. *El País*, 30 diciembre 1906.
46. STORNI, Pablo: op. cit.
47. *La Unión del Marino*, n.º 71, enero 1921.
48. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 19, diciembre 1911.
49. *La Unión del Marino*, n.º 44, noviembre 1916.
50. *La Unión del Marino*, n.º 82, enero 1922.
51. *La Unión del Marino*, n.º 44, noviembre 1916.
52. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n.º 19, diciembre 1911.
53. *La Unión del Marino*, n.º 44, noviembre 1916.
54. *La Unión del Marino*, n.º 43, octubre 1916.
55. *La Unión del Marino*, n.º 54, agosto 1919.
56. Acta Directorio Empresa Mihanovich, n.º 162, 8 enero 1913.
57. *La Nación*, 25 diciembre 1907.

