

## NOTA IMPORTANTE

Era el propósito del Consejo Federal, confeccionar una memoria que tuviera una amplísima información del período comprendido en la presente, pero, el boicot contra la empresa Mihanovich paralizó nuestras actividades al respecto, ya que el día merecido nuestra especial atención y determinó que no pudiera completarse en la forma debida, a la vez que atrasó en mucho su publicación.

Por esa razón, y con el propósito de dar enanto antes el balance de la caja central, para el debido conocimiento de todos los asociados, publicamos la presente memoria incompleta en su información, pero hemos de completarla en ocasión del próximo congreso, que debía haberse efectuado en el mes de marzo y que también se ha postergado por el boicot que actualmente absorbe la atención y actividad del Consejo Federal.

Consideramos, pues, que los compañeros tendrán en cuenta esta advertencia y comprenderán que únicamente el afán de hacer conocer al gremio el movimiento de nuestra caja, nos ha impulsado a dejar algunos vacíos que llenaremos para que de la experiencia adquirida se obtenga el caudal de enseñanzas que ha de hacernos perfeccionar nuestra Federación.

EL CONSEJO FEDERAL

Int. Instituut  
Soc. Geschiedenis  
Amsterdam

# PROTECTORA FEDERACION OBRERA MARITIMA

## MEMORIA

AÑO 1918-1919 — BUENOS AIRES

### Informe del Consejo Federal

Compañeros:

El Consejo Federal de la Federación Obrera Marítima, después de tres años de rudo batallar para afianzar el poder de la Federación, somete a vuestra consideración esta Memoria. Contiene, además del informe financiero correspondiente a los dos últimos años, una relación de los hechos más importantes en que nos ha tocado actuar durante ese período de tiempo, como así también las consideraciones que nos ha sugerido la acción sindical y el desenvolvimiento de nuestra entidad federativa. Podemos afirmar que su acción moral y material constituye hoy un legítimo motivo de orgullo para todos los trabajadores marítimos y también para los obreros organizados en general que se inspiran en el noble postulado de la emancipación económica y social de la clase productora.

No obstante las múltiples dificultades que hemos debido vencer, dificultades que no han de escapar a vuestro criterio por ser ellas de pública notoriedad, cábenos la grata satisfacción de poder constatar que en el corto período de dos años la Federación Obrera Marítima ha logrado poner en práctica gran parte del "programa mínimo" fijado en nuestra Carta Orgánica. Empero, el Consejo Federal está en el deber de establecer bien claramente que los éxitos obtenidos se deben más que otra cosa, al ejemplar espíritu de disciplina sindical que siempre ha primado en los momentos más difíciles, cuando nos tocó luchar contra las acechanzas de la clase patronal, o cuando tuvimos que sostener recias batallas para substraer a los marítimos de la in-

fluencia nefasta de aventureros y elementos disolvente, que, en nombre de utopías e incoherentes teorías, pretendían conquistar la hegemonía en el movimiento obrero del país, llevando a los sindicatos al desastre, colaborando inconscientemente en la obra reaccionaria del Capitalismo.

El 22 de abril de 1917, después de 33 días de lucha, la huelga que culminó en el más ruidoso triunfo.

La segunda cláusula del pliego de Condiciones, breve y concisa establecía el cierre de la Sociedad Obrera Marítima protectora del trabajo libre, fue aceptada por los armadores. Reconocieron así su impotencia, por lo que esa brillante acción vino a ser el broche final de una contienda en que se defendía un principio fundamental, esto es: el derecho del Sindicato a intervenir en la organización y contralor del trabajo a bordo, derecho al que se oponían, como es natural, los armadores, porque eliminaba la posibilidad del desarrollo de la organización amarilla, en la que todos los capitalistas cifran sus esperanzas de prepotencia y eterno predominio.

En esta gran batalla en la que se pusieron en juego, por una y otra parte, todos los recursos de la fuerza y de la inteligencia, varios de los nuestros, héroes ignorados de esa jornada histórica regaron con su sangre generosa las etapas recorridas; y por ser nosotros superiores la victoria nos sonrió una vez más. El camarada José Serrano, cuyo indulto gestiona actualmente el Consejo Federal, envuelto en uno de los incidentes que provocaban a diario los instrumentos del

LUAR

capitalismo, hubo de rendir su tributo a las reivindicaciones del gremio, defendiendo valientemente su vida amenazada. En ese episodio doloroso, Serrano afrontó en desigual combate, a los sicarios del capitalismo, suprimiendo a su odioso jefe. Este camarada, valiente y abnegado, simbolizó y materializó el triunfo definitivo de las fuerzas conscientes de los trabajadores del mar sobre las hordas mercenarias de la reacción capitalista.

No sin íntimo regocijo, pues, al pasar hoy revista de esos acontecimientos y dar cuenta de nuestra actuación podemos afirmar, sin temor ha ser desmentidos, que el noble sacrificio de todos los que, como Ferruccio Zapolotti, Serrano y otros muchos que pagaron con su vida, la cárcel o el destierro su amor a la noble causa de reivindicaciones proletarias, no ha sido estéril. Del mismo modo, podemos afirmar con la conciencia tranquila que nunca los marítimos transgredieron los principios fundamentales que dieron origen a nuestra organización sindical, principios por los que hemos librados formidables batallas, coronados en los últimos años con los laureles bien ganados de la victoria.

Considerando de mucho interés para los compañeros asociados y los militantes obreros que se interesen por conocer a fondo el origen y desarrollo de nuestra última huelga y locaut declarado por los armadores el año ppdo. hemos compilado todos los documentos oficiales de la Federación Obrera Marítima, Centro de Cabotaje Argentino y Asociación del "Trabajo", entendiéndolo que ellos serán elementos valiosos para ilustrar el criterio de los camaradas aclarando muchos conceptos erróneos. Los documentos patronales, nuestras refutaciones son de inestimable valor, pues ponen en evidencia, por boca de los mismos capitalistas, el empeño que éstos pusieron en destruir a la Federación Obrera Marítima, reconociendo en ésta un poder incontrastable mediante la cual los marítimos limitaban su autoridad, y, como lógica consecuencia, dificultaban el imperio de la explotación de los trabajadores marítimos, a quienes los armadores desearían ver subyugados como hasta hace pocos años.

Nada más elocuente, podríamos agre-

gar nosotros, que lo que revelan esos documentos. Ellos son el mejor desmentido que pudiéramos hacer de la propaganda insidiosa hecha por los "quintistas", sujetos que en más de una ocasión han intentado sin lograrlo, ensombrecer con sus malos artes el esplendor de los triunfos obtenidos por la F. O. M. y la pureza de los principios que hemos defendido, sin reparar en sacrificios.

Después de 26 días de huelga, obtenidas todas las ventajas del pliego de condiciones, reanudado el trabajo, se declaró el locaut patronal volviendo los tripulaciones a tierra para defender el principio de solidaridad de clase, afirmando el derecho a practicar el boicot.

A los setenta días terminó esta nueva épica batalla. Constituyó otra gran victoria de la Federación Obrera Marítima. Esta venció no sólo a los armadores, sino también a la "Asociación del Trabajo", entidad representativa de todo el capitalismo del país.

Es en razón de estos antecedentes que hemos considerado oportuno reunir toda la documentación oficial en que se consignan los hechos más culminantes de esta gloriosa jornada.

En "La Unión del Marino" hemos publicado los capítulos del número 40 del "Boletín del Departamento Nacional del Trabajo", dedicado por entero al estudio de la finalidad, antecedentes, organización y fuerza de la Federación Obrera Marítima, cuyo interesante trabajo es obra del inspector señor José Elías Nicklison. En este meritorio y concienzudo estudio, el señor Nicklison reseña, con tanto acierto como veracidad los episodios más culminantes de nuestra vida sindical. El nos exime, pues, de dar mayor amplitud a este trabajo. En las columnas de nuestro órgano oficial han sido, según decimos, reproducidas esas páginas, fiel reflejo de la historia de la F. O. M. desde su fundación hasta el 31 de Diciembre de 1918.

Sólo nos resta agregar que esos honorables antecedentes han sido con mucho superados en el transcurso del año 1919. lo demuestran las cifras estadísticas que publicamos en los capítulos correspondientes.

Los que recién llegan al Sindicato y

aquellos que desconocen la historia de la F. O. M., tendrán en estas páginas un valioso caudal de información para orientar su acción futura.

Pero no obstante el poder y prestigio alcanzados por la F. O. M., faltaríamos a la verdad si afirmáramos estar satisfechos y que no hay defectos que corregir. Cumpliendo con nuestro deber y en el sincero deseo de contribuir a subsanar todos los obstáculos y deficiencias que a nuestro juicio entorpecen el progreso de la institución, dedicamos algunos capítulos de esta Memoria a señalar nuestros propios errores. No dudamos que los camaradas sabrán analizar y resolver con inteligencia y el acierto de siempre las deficiencias para subsanarlas.

## Informe de la Comisión Revisora de Cuentas

Buenos Aires, Enero 30 de 1920.

Camaradas.

Después de varios días de un laborioso trabajo, hemos llegado a un feliz término en la misión que se nos ha confiado; decimos a un feliz término porque consideramos haber cumplido a conciencia y satisfactoriamente con el honoroso mandato que nos confió la asamblea general del gremio para revisar las cuentas y balances de la F. O. M., tarea, por cierto, superior a nuestra modesta condición de obreros, pero, sin embargo, dándonos exacta cuenta de la responsabilidad que contraíamos al aceptar el cargo y haciendo honor a la confianza en nosotros depositada por el gremio, no hemos omitido esfuerzo alguno para cumplir nuestro cometido.

Como saben los camaradas desde el año 1918 la F. O. M. no ha publicado sus balances, desde esta fecha ha llegado a un desarrollo sorprendente, sin ejemplo, tal vez, entre otras organizaciones sindicales del país. Sobre este particular las cifras de los balances han de ser más elocuentes que todo cuanto nosotros podamos agregar al respecto.

La F. O. M., en los dos últimos años, a pesar de las recias arremetidas del capitalismo reaccionario que por repetidas

Cualquiera que sea el juicio que merezca nuestra actuación al frente de los puestos de honor que nos han confiado nuestros camaradas, sólo deseamos que quienes nos substituyan en esta penosa tarea, con todas sus responsabilidades, empien en la tradición solidaria de la F. O. M., pues que ella constituye su mejor timbre de gloria. Tampoco deberán olvidar que el bienestar moral y material que han sabido conquistarse los trabajadores marítimos tiene su base más sólida en la disciplina sindical. Es esta la que ha permitido emplear, con ejemplar unanimidad y victoriosamente siempre, las fuerzas obreras organizadas que representa la F. O. M. en todas las contingencias de nuestra activa vida sindical.

ocasiones han intentado derribarla y a pesar, también, de las continuas y turbulentas reacciones ocurridas en los últimos tiempos, gracias a su acción solidaria jamás desmentida, ha logrado imponerse ante propios y extraños.

Esta situación que no era para nosotros desconocida nos colocaba en la situación de darnos exacta cuenta de la importancia que tenía la misión que se nos había confiado al encargarnos (el contralor de la gestión administrativa de los últimos años. Los desórdenes ocurridos durante la semana sangrienta de Enero—fecha en que se produjo la huelga y el locaut que se prolongó por espacio de dos meses y medio, y teniendo en cuenta el escasísimo personal que la secretaría dispone, nos hacía suponer la deficiencia para llevar un ordenado y perfecto control. Sin embargo, debemos reconocer y así lo hacemos constar en este informe) que debido a la encomiable actividad y prolijidad de parte de la administración hemos podido sin dificultad llenar nuestro cometido.

Hechas estas breves consideraciones que ampliaremos al final con una indicación oportuna y que esperamos tendrán en cuenta los camaradas, pasamos a informar sobre los resultados generales de

los balances, ya que los resultados parciales están consignados en las partidas respectivas. Durante el año 1918 la tesorería tuvo un movimiento general de entradas de \$ 145.882.51, las salidas durante el mismo año fueron \$ 145.666.60, cerrando el año con un capital depositado en el banco de \$ 70.387.07, quedando en efectivo en caja \$ 815.91.

La comisión ha tenido a la vista los recibos, documentos y comprobantes de los gastos efectuados sin excepción, desde el valor más insignificante; todo, absolutamente todo han sido contraloreados atenta y escrupulosamente por cada uno de los miembros de esta comisión y podemos afirmar con franqueza, sin que quede en nuestro ánimo ninguna sombra de desconfianza, que hemos comprobado de esta manera la inversión de los valores que representa, (sin entrar a discutir si han sido mal o bien empleados). También hemos compulsado los libros de contabilidad conjuntamente con los auxiliares con el mismo resultado.

El año 1919. No es menester extendernos en este informe para mencionar la situación anormal porque atrevesó la F. O. M. con motivo de la titánica lucha que sostuvo y que era de vida o muerte. En este año ha habido una pequeña merma en las entradas, lógica y bien explicable; unas veces por la carencia de trabajo de los afiliados; en gran parte originada por la huelga y locaut, y también por la morosidad en que incurren algunos asociados para abonar sus cotizaciones mensuales. También es bueno dejar constancia — como podrá verse en los cuadros respectivos, que en el transcurso de este año se han votado sumas considerables para atender compromisos solidarios de gremios que se encontraban en lucha. Esta circunstancia

ha debido producir una diferencia de \$ 4.745.00 menos en las entradas que las salidas, pero esa suma resulta una insignificancia si se tiene en cuenta la intensidad del movimiento operado durante el año, cuyas entradas suman la respetable cantidad de \$ 188.292.35 y \$ 193.037.45 de salidas, debiendo tener en cuenta que esta enunciación de números se refiere únicamente al movimiento de caja y entre esto se comprenden los depósitos bancarios hechos en distintas épocas del año y que todos están intactos en los respectivos establecimientos de créditos.

Este es en conjunto el informe sobre lineamientos generales, que luego va detallado en el balance respectivo, y, de este modo, creemos evitar a la asamblea una atención molesta, dejando abierto a la discusión serena el balance, reservándonos el derecho de ampliar nuestro informe, dando toda clase de explicaciones en caso que se nos requieran; pero, antes de dar término, es nuestro propósito ya manifestado, de presentar de inmediato a la consideración de esta asamblea una observación que es concluyente y atinada; nos referimos a la necesidad de establecer un contralor más preciso para lo que consideramos necesario se autorice a la secretaría central para implantar un sistema mejor del existente a cuyo efecto deberá encargarse un empleado puro y exclusivamente de la contabilidad.

Compañeros: he aquí pues nuestro informe y el balance correspondiente a los años de 1918 y 1919 que sometemos a vuestra consideración.

Fermín Muñoz — Aurelio Camaleño —  
Vicente Trifletti — Mauricio González — Ramón Conde — Deodato Vukovich.

## Balance correspondiente al Primer Semestre de 1918

### MES DE ENERO

Debe		Haber	
Saldo en caja de Diciembre	1.326.30	Banco Español n/dep. en c/c	1.800.—
Cuotas Patronos, Conductores Ayudantes y C/ra.	1.065.—	José Serrano	503.30
Cuotas Foguistas	1.291.—	Gastos generales	163.87
» Marineros	2.768.—	Sección Patronos, Conductores Ayudantes y C. 30 %	366.60
Libretas	215.—	Comisiones y Propaganda	547.90
Sección Campana	651.70	Sec. Marineros n/ pago por su cta.	100.—
Donaciones	3.30	Donaciones varias	103.30
Préstamos devoluciones	20.—	Préstamos socios necesitados	70.—
Pro huelga Frigíficos (recolectado)	645.30	Compañía General de Fósforos impresiones	250.—
Pro viuda de Garcet	92.80	Subsidios huelguistas de los Frig.	32.—
Sección Concordia	156.05	Muebles y útiles	411.10
		Tripulación vapor «Aguila»	93.15
		Pro huelga Frigoríficos (entregado) F. O. R. A.	603.30
		Pro viuda de Garcet (entregado)	92.80
		Alquileres	850.—
		Secc. foguistas n/ pago por su cta	85.—
		Unión Telefónica	45.—
		Sueldo Empleados	275.—
			\$ 6.301.72
		Saldo que pasa a Febrero	1.862.73
			\$ 8.254.45

### MES DE FEBRERO.

Debe		Haber	
Saldo del mes de Enero de 1918	1.862.73	Sueldos empleados	202.—
Cuotas sección Patronos, Conductores, C/ra y Ayud.	1.343.—	B. Español n/ dep. en c/c.	2.300.—
Cuotas Foguistas	1.171.—	José Serrano	35.40
» Marineros	3.094.—	Comisiones y Propaganda	86.40
Libretas sindicales	168.—	Sec. Marineros (pagado por su cta)	100.—
Sección Campana	92.25	Préstamos socios necesitados	15.—
Préstamos devoluciones	9.—	Muebles y útiles	823.23
Pro huelga Frigorífico donaciones	5.—	Alquiler del local	300.—
Alquileres del salón	70.—	Sec. Foguistas, pagado por su cta.	45.—
		Unión Telefónica	37.50
		Seguro de Cristales	46.—
		F. O. R. A. pago de cotizaciones	237.21
		Unión del Marino	236.25
		Gastos Generales	125.32
		Subsidios huelguistas de los Frig.	349.—
			\$ 4.938.31
		Saldo que pasa a Marzo	2.876.67
			\$ 7.814.98

MES DE MARZO

Debe		Haber
Saldo de Febrero .....	2.876.67	Banco Español n/dep. en c/..... 3.200.—
Cuotas Sección Patrones conductores, Cont. y Ayudantes .....	1.069.—	Sección Patrones, Cond., Cont. y Ayudantes 30 % .....
Cuotas Foguistas .....	1.550.—	Préstamos socios necesitados .....
" Marineros .....	2.834.—	Muebles y útiles .....
Libretas sindicales .....	113.—	Alquileres .....
José Serrano (Donaciones) .....	78.—	Sec. Foguistas pagado por su cta. ....
Sección Campana .....	361.48	F. O. R. A. Cotizaciones .....
Préstamos (devoluciones) .....	26.20	Gastos Generales .....
Alquiler del salón .....	46.—	Subsidios socios necesitados .....
Sección Concordia .....	288.65	Correspondencia .....
Sección Concepción del Uruguay .....	219.—	Comisiones y Propaganda .....
" Santa Fe .....	454.—	Impresiones .....
		Sueldos empleados .....
		\$ 6.715.26
		Saldo que pasa a Abril ... " 3.200.74
	\$ 9.916.—	\$ 9.916.—

MES DE ABRIL

Debe		Haber
Saldo de Marzo de 1918 .....	3.200.74	Banco Español nuestro dep. en c/c 4.200.—
Cuotas sección Patrones, Conductores, Contra. y Ayud .....	1.445.—	José Serrano .....
Sección Foguistas .....	1.205.—	Sección Patrones Cond. Ayud. y Cont. 30 % .....
" Marineros .....	3.046.—	Donaciones a varios .....
Libretas Sindicales .....	120.50	Préstamos socios necesitados .....
Sección Campana .....	127.10	Cia. General de fósforos, imprenta .....
Donaciones .....	227.50	Muebles y útiles .....
Alquiler del salón .....	58.—	Alquiler .....
Sección Concordia .....	194.45	Unión Telefónica .....
		Unión del Marino .....
		Gastos Generales .....
		Correspondencia .....
		Comisiones y Propaganda .....
		Impresiones .....
		Sueldo a los empleados .....
		8.021.87
		Saldo que pasa a mayo .....
	\$ 9.624.29	\$ 9.624.29

MES DE MAYO

Debe		Haber
Saldo de Abril de 1918 .....	1.602.42	Banco Español n/dep. en c/c .....
José Serrano (donaciones) .....	60.—	José Serrano .....
Sección Patrones, cuotas .....	1.473.—	Sección Patrones C. C. y Ay 30 % .....
Sección Foguistas id. ....	1.164.—	Muebles y útiles .....
Sección Marineros id. ....	2.790.—	Alquileres .....
Sección, Rosario .....	200.—	F. O. R. A. pago de cotizaciones .....
Libretas sindicales .....	111.—	Correspondencia .....
S. O. Carboneros del Puerto .....	51.—	Comisiones y Propaganda .....
Alquiler del salón .....	74.50	Impresiones .....
Préstamos, devolución .....	20.—	Gastos generales .....
Sección Campana .....	159.30	Sueldo empleados .....
F. O. R. A. devolución gastos .....	104.80	
		\$ 6.819.03
		Saldo que pasa a Junio ... " 990.99
	\$ 7.810.02	\$ 7.810.02

MES DE JUNIO DE 1918

Debe		Haber
Saldo de mayo de 1918 .....	990.99	Banco Español n/dep. en c/c .....
Devolución de préstamos .....	15.—	José Serrano .....
Alquiler del salón .....	92.—	Sección Patrones Cond. Contr. y Ayud. 30 % .....
Sección Concordia .....	102.15	Donaciones varias .....
Cuotas Sec. Patrones, Cd. y Ayu. ....	1.421.—	Muebles y útiles .....
Cuotas sección Foguistas .....	1.335.—	Alquileres .....
Cuotas sección Marineros .....	3.234.—	F. O. R. A. pago de cotizaciones .....
Libretas sindicales .....	69.50	Subsidios .....
		Comisiones y Propaganda .....
		Gastos generales .....
		Correspondencia .....
		Sueldo empleados .....
		4.505.11
		Saldo en caja .....
	\$ 7.259.64	\$ 7.259.64

## Balance correspondiente al Segundo Semestre de 1918

### MES DE JULIO

Debe		Haber	
Saldo de Junio .....	2.754.58	Pro huelga de Frigorífico (comisión de Junio) .....	80.—
Contra asiento abril 1.º B. Español .....	1.300.—	Entregado a José Serrano .....	120.—
Sección Campana .....	143.55	Compañía general de fósforos trabajos de imprenta .....	502.—
Préstamos devolución .....	1.20	Muebles y útiles .....	22.30
Alquileres del salón .....	22.—	Alquiler del local .....	300.—
Sección Santa Fe .....	363.30	F. O. R. A. (cotizaciones de junio) .....	186.27
Cuotas sección Cond., Patrones, Ayud. y Contr. ....	1.344.—	Subsidios socios necesitados .....	158.50
Cuotas sección Foguistas .....	1.456.—	Comisiones y Propaganda .....	54.05
Cuotas sección Marineros .....	3.111.—	Impresiones varias .....	151.50
Libretas sindicales .....	139.50	Gastos generales .....	91.88
		Correspondencia .....	33.84
		Unión Telefónica .....	67.50
		Sueldo empleados .....	736.—
		Entregado a los Patrones C. y Ayd. 30 % cotizaciones de junio .....	426.60
		Banco Español dpto. en c/c .....	6.102.15
		<b>\$ 9.032.54</b>	
		Saldo que pasa a Agosto .....	1.602.54
	<b>\$ 10.635.08</b>		<b>\$ 10.635.08</b>

### MES DE AGOSTO

Debe		Haber	
Saldo de Julio .....	1.602.54	José Serrano nuestra entrega .....	120.—
Sección Patrones, Cond. Ayud. Cont. devolución de gastos .....	19.40	Donaciones varias .....	300.—
Alquileres del salón .....	127.—	Muebles y útiles .....	26.90
Sección Concordia .....	459.70	Alquiler de local .....	300.—
Concepción del Uruguay .....	500.—	Unión Telefónica .....	9.—
Cuotas sección Patrones, Conduc. Ayud. y Contr. ....	1.571.—	F. O. R. A. Cotizaciones de julio «Unión del Marino» .....	172.35
Cuotas sección Foguistas .....	1.507.—	Subsidio (socios necesitados) .....	37.10
Cuotas sección Marineros .....	3.669.—	Impresiones .....	44.—
Libretas Sindicales .....	125.—	Gastos generales .....	84.62
Pro naufragos .....	100.—	Correspondencia .....	61.83
		Sueldo Empleados .....	1.305.—
		<b>2.643.50</b>	
		Patrones, Conductores, Ayudantes y Contr. n/ entrega 30 % cotiz. Banco Español del R. de la Plata nuestro depósito .....	866.70
		<b>4.838.50</b>	
		<b>\$ 8.348.70</b>	
		Saldo que pasa a Septiembre .....	1.331.94
	<b>\$ 9.680.64</b>		<b>\$ 9.680.64</b>

### MES DE SEPTIEMBRE

Debe		Haber	
Saldo mes de Agosto .....	1.331.94	José Serrano nuestra entrega .....	180.—
Sección Patrones, Cond. y Ayud. (Fusión de caja) su entrega .....	714.50	Donaciones varias .....	220.—
Unión Telefónica .....	0.60	Préstamos socios necesitados .....	52.—
Pro naufragos (bonos) .....	747.—	Muebles y útiles .....	135.20
Cuotas Sección Patrones, Cond. Contr y Ayudantes .....	1.708.—	Alquiler de local .....	300.—
Cuotas sección Foguistas .....	1.560.—	Unión Telefónica .....	0.60
Cuotas sección Marineros .....	3.316.—	F. O. R. A. Cotizaciones (Agosto y Septiembre) .....	402.78
Libretas Sindicales .....	105.—	«La Unión del Marino» .....	135.—
Sección Posadas .....	100.—	Subsidios socios necesitados .....	10.—
		Comisiones y Propaganda .....	26.50
		Impresiones .....	79.20
		Gastos Generales .....	102.49
		Correspondencia .....	125.13
		Cooperativa Telefónica .....	37.50
		Sueldo Empleadce .....	705.—
		Banco Español del Río de la Plata nuestro depósito .....	6.659.70
		<b>\$ 9.171.10</b>	
		Saldo que pasa a octubre .....	1.011.94
	<b>\$ 10.183.04</b>		<b>\$ 10.183.04</b>

### MES DE OCTUBRE

Debe		Haber	
Saldo mes de Septiembre .....	1.011.94	José Serrano nuestra entrega .....	255.—
Préstamos (devoluciones) .....	25.—	Sección Patrones Cond. y Ayud. sueldo P. Fernández (2 meses) .....	360.—
Alquileres del salón .....	20.—	Donaciones .....	94.—
Sección Concordia su entrega .....	342.60	Préstamos socios necesitados .....	55.—
Pro Naufragos .....	144.45	Muebles y útiles .....	130.55
Sección Corrientes su entrega .....	300.—	Alquiler del local .....	300.—
Cuotas sección Patrones, Cond. Ayud. Contr. ....	1.937.—	Unión Telefónica .....	72.50
Cuotas sección Fogistas .....	1.853.—	Comisiones y Propaganda .....	430.10
Cuotas sección Marineros .....	4.763.—	Impresiones .....	26.30
Libretas sindicales .....	142.—	Gastos generales .....	33.79
		Correspondencia .....	63.10
		Sueldo Empleados .....	1.156.10
		Banco Español, nuestro depósito .....	6.806.10
		<b>\$ 9.807.54</b>	
		Saldo que pasa a Noviembre .....	731.45
	<b>\$ 10.538.99</b>		<b>\$ 10.538.99</b>

MES DE NOVIEMBRE

Debe		Haber	
Saldo mes de Octubre	731.45	José Serrano nuestra entrega	200.—
Préstamos (devoluciones)	25.—	Préstamos socios necesitados	5.—
Sección Corrientes su entrega	700.—	Muebles y útiles	136.40
Cuotas Sección Patrones, Cond. Contr. y Ayudantes	1.592.—	Alquiler del local	300.—
Cuotas sección Foguistas	1.428.—	Unión Telefónica	2.50
Cuotas sección Marineros	4.017.—	F. O. R. A. Cotizaciones Octubre	364.98
Libretas Sindicales	109.50	Subsidios socios necesitados	10.—
Sociedad obreros de la C. A. T. E. su depósito	2.000.—	Comisiones y propaganda	200.95
Correspondencia	0.20	Gastos generales según recibo	207.90
		Correspondencia	47.25
		Sueldo Conserje mes de Octubre	80.—
		Banco Nación Argentina depósito en caja de Ahorros	7.400.—
			\$ 8.954.38
		Saldo que pasa a diciembre	1.648.77
	\$ 10.603.15		\$ 10.603.15

MES DE DICIEMBRE

Debe		Haber	
Saldo mes de Noviembre	1.648.77	José Serrano nuestra entrega	230.—
Banco Español n/retiro de fondos	51.400.—	Sección Patrones Cond. Contr.	628.45
José Serrano, donaciones	25.—	Donaciones	149.—
Federación Obrera Ferrocarrilera, (devolución a cuenta)	1.000.—	Préstamos socios necesitados	70.—
Préstamos (devolución)	20.—	Muebles y útiles	479.50
Sección Concordia su entrega	106.05	Alquiler del local	300.—
Sección Santa Fe su entrega	1.435.—	F. O. R. A. Cotizaciones de Nbre.	368.63
Comisiones y Propaganda	11.05	Subsidios socios necesitados	23.20
Pro Náufragos	60.—	Comisiones y Propaganda	242.41
Cuotas Sección Patrones, Cond. Contr. y Ayudantes	2.564.—	Gastos generales	576.56
Cuotas sección Foguistas	1.811.—	Pro Náufragos entrega a las familias	200.—
Cuotas sección Marineros	5.037.—	Cooperativa Telefónica	3.35
Libretas sindicales	113.50	Correspondencia	55.06
Sección San Fernando su entrega	1.401.70	Sociedad obreros de la C. A. T. E. nuestra entrega	1.300.—
Donaciones	54.—	Sección Barranquera pagado por su cuenta	19.—
		Sueldo empleados Nbre. y Dbre.	1.706.—
		Banco Español, transferencia de cuenta a plazo fijo	50.000.—
		Banco de la Nación Argentina depósito en caja de ahorros	8.500.—
		Biblioteca Obrera 100 acciones	1.000.—
			\$ 85.851.16
		Saldo que pasa a Enero de 1919	833.91
	\$ 66.687.07		\$ 66.687.07

Estado General de Cuentas al 30 de Junio de 1918

BANCO ESPAÑOL DEL RIO DE LA PLATA

Saldo anterior según balance Dbre. 31/1917	\$ 41.000.21
Enero nuestro depósito en c/c.	1.800.—
Febrero " " " "	2.300.—
Marzo " " " "	1.900.—
Abril " " " "	4.200.—
Mayo " " " "	4.540.70
Junio " " " "	1.600.—
Dinero depositado en esa institución	\$ 27.340.91

S. E. u O.

SECCION MARINEROS

Saldo existente a su favor	\$ 6.430.70 en B. Español
Préstamo a la F. O. F. Carrilera	\$ 2.000.—
Capital líquido	\$ 8.430.70

SECCION FOGUISTAS

Saldo existente a su favor	\$ 1.608.18 en B. Español
Capital líquido	\$ 1.608.18

FEDERACION OBRERA MARITIMA

Depositado en el Banco Español	\$ 19.302.03
Saldo en caja	" 2.754.53
Préstamo a «La Organización Obrera»	" 1.500.—
Capital	\$ 23.556.56
Saldo a favor de José Serrano	" 1.999.90
F. O. M. Capital líquido	\$ 21.556.66

BANCO ESPAÑOL DEL RIO DE LA PLATA

CUENTA CORRIENTE

Saldo según balance anterior .....	\$ 27.340.91
Julio Nuestro depósito .....	" 6.102.15
Agosto " " .....	" 4.838.50
Septiembre " " .....	" 6.659.70
Octubre " " .....	" 6.806.10
	<hr/>
	\$ 51.747.36
Diciembre por nuestro retiro de fondos .....	\$ 51.400.—
Saldo a nuestro favor c/c. ....	" 347.36
	<hr/>
	\$ 51.747.36

CUENTA A PLAZO FIJO

Diciembre nuestro dpto plazo fijo al 4 % interés \$	50.000.—
Saldo a nuestro favor .....	\$ 50.000.—

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

CUENTA EN CAJA DE AHORROS 4 % DE INTERES

Noviembre nuestro depósito .....	\$ 7.400.—
Diciembre " " .....	" 8.500.—
	<hr/>
	\$ 15.900.—

Diciembre 31 de 1918.

CUENTA SECCION MARINEROS

ENTRADAS

Saldo anterior .....	\$ 2.130.00
Enero 30 % Correspondiente a 2768 cuotas ...	" 830.40
Febrero " " " " 3004 " " "	" 928.20
Marzo " " " " 2834 " " "	" 850.20
Abril " " " " 3046 " " "	" 913.80
Mayo " " " " 2790 " " "	" 837.—
Junio " " " " 3234 " " "	" 970.20
	<hr/>
	\$ 7.460.70

SALIDAS

Pagado a los cobradores, Enero .....	\$ 100.—
" " " " Febrero .....	" 100.—
" " " " Marzo .....	" 185.—
" " " " Abril .....	" 330.—
" " " " Mayo .....	" 195.—
" " " " Junio .....	" 120.— \$ 1.030.—
	<hr/>
Saldo a su favor .....	\$ 6.430.70

CUENTA SECCION FOGUISTAS

ENTRADAS

Saldo anterior según balance .....	\$ 514.70
Enero 30 % correspondiente a 1291 cuotas ...	\$ 387.30
Febrero " " " " 1171 " " "	" 351.30
Marzo " " " " 1550 " " "	" 465.—
Abril " " " " 1205 " " "	" 361.50
Mayo " " " " 1104 " " "	" 349.20
Junio " " " " 1335 " " "	" 400.50
	<hr/>
	\$ 2.829.50

SALIDAS

Pagado a los cobradores, Enero .....	\$ 85.—
" " " " Febrero .....	" 45.—
" " " " Marzo .....	" 603.32
" " " " Abril .....	" 325.—
" " " " Mayo .....	" 88.—
" " " " Junio .....	" 75.—
	<hr/>
	\$ 1.221.32
Saldo a su favor .....	" 1.608.18

**CUENTA SECCION MARINEROS**

**ACTIVO**

Saldo según balance al 30 de junio de 1918 .....	\$	6.430.70
Julio 30 % Correspondiente a 3111 cuotas ...	»	933.30
Agosto » » » » 3609 » ...	»	1.100.70
Septbre » » » » 3916 » ...	»	1.174.80
Octubre » » » » 4763 » ...	»	1.418.90
Noviem » » » » 4017 » ...	»	1.205.10
Diciem. » » » » 5037 » ...	»	1.511.10

\$ 13.774.60

**PASIVO**

Julio pagado por su cuenta .....	\$	210.—
Agosto » » » » .....	»	500.—
Septiembre » » » » .....	»	190.—
Octubre » » » » .....	»	215.—
Diciembre » » » » .....	»	500.—

\$ 1.615.—

Saldo a su favor que pasa a enero de 1919 » 12.159.60

\$ 13.774.60

**CUENTA SECCION FOGUISTAS**

**ACTIVO**

Saldo a su favor según balance .....	\$	1.608.18
Julio 30 % Correspondiente a 1456 cuotas ...	»	436.80
Agosto » » » » 1507 » ...	»	452.10
Septbre. » » » » 1560 » ...	»	468.—
Octubre » » » » 1853 » ...	»	555.90
Novbre. » » » » 1428 » ...	»	428.40
Dichre. » » » » 1811 » ...	»	543.30

\$ 4.492.68

**PASIVO**

Julio Pagado por su cuenta .....	\$	120.—
Agosto » » » » .....	»	240.—
Septiembre » » » » .....	»	120.—
Octubre » » » » .....	»	120.—
Diciembre » » » » .....	»	240.—
Omisión balance anterior .....	»	81.—

\$ 921.—

Saldo a su favor que pasa a enero de 1919 » 3.571.68

4.492.68

**CUENTA CAPITAL**

**ACTIVO**

Caja en efectivo .....	\$	835.91
Banco Español cuenta a plazo fijo .....	»	50.000.—
Banco Español cuenta corriente .....	»	347.36
Banco de la Nación Argentina Caja de Ahorros .....	»	15.900.—
Biblioteca Obrera 100 acciones de \$ 10 ca la una .....	»	1.000.—
Federación Obrera Ferrocarrilera .....	»	1.000.—
«La Organización Obrera» .....	»	1.500.—
Préstamos .....	»	325.—
Sección Barranqueras .....	»	19.—
Depósito fianza de alquiler .....	»	600.—

\$ 71.527.27

**PASIVO**

José Serrano .....	\$	789.90
Sección Patrones, Cond., Contr., y Ayudantes .....	»	2.940.85
Sección Marineros .....	»	12.169.60
Sección Foguistas .....	»	3.571.68
Pro Náufragos .....	»	1.051.45
Sociedad Obreros de la C. A. T. E. ....	»	700.—
Pro huelga de los frigoríficos .....	»	33.—

\$ 21.256.48

Capital de la F. O. M. .... » 50.270.79

\$ 71.527.27

Diciembre 31 1918.

S. E. u O.

# JOSÉ SERRANO

## ENTRADAS

Saldo según balance Diciembre 31/1917 .....	\$ 2.901.60
Marzo 10 — Donaciones a su favor .....	75.—
Marzo 13 — " " " " .....	3.—
Mayo 8 — " " " " .....	60.—
	\$ 3.039.60

## SALIDAS

Enero 2 — Entregado para su subsistencia .....	\$ 50.—
" 4 — " " " " .....	3.30
" 29 — " " " " .....	450.—
Febrero 26 — " " " " .....	35.40
Abril 3 — " " " " .....	100.—
" 17 — " " " " .....	1.—
" 29 — " " " " .....	150.—
Mayo 23 — " " " " .....	100.—
Junio 13 — " " " " .....	100.—
" 26 — " " " " .....	50.—
	\$ 1.039.70

Saldo a su favor ..... \$ 1.999.90

## Balance correspondiente al Primer Semestre de 1919

### ENERO DE 1919

#### ENTRADAS

Saldo Diciembre de 1918 .....	835.91
Federación Obrera Ferro Carrilera (devolución préstamo) .....	1.000.—
Préstamos (devoluciones) .....	10.—
Cuotas (Sección Pat. C. C. Ay.) .....	1.295.—
" ( " Foguistas) .....	1.004.—
" ( " Marineros) .....	2.561.—
Libretas .....	7.50
«Pro Huelga» donaciones recibidas .....	2.999.55
	\$ 9.712.96

#### SALIDAS

«José Serrano» .....	102.75
Sección Pat. C. C. y Ay. ....	180.—
Fernando Aldao (sueldos) .....	120.—
Alquileres .....	530.—
Secc. Concordia n/envío de fondos .....	550.—
Unión Telefónica .....	72.63
Sección Marineros (sueldos) .....	120.—
Sección Foguistas ( " ) .....	120.—
Conserje, sueldo .....	100.—
Pro naufragos (cantidades entreg. Cooperativa Telefónica) .....	400.—
Cooperativa Telefónica .....	46.60
Sección Corrientes (nuestro envío de fondos) .....	300.—
Muebles y útiles .....	118.60
S O. C. A. T. E. (su retiro de fondos) .....	200.—
Comisión y propaganda .....	411.88
Correspondencia .....	113.34
Préstamos (socios necesitados) ...	1.230.—
Gastos generales .....	114.96
Eduardo Pereira (sueldos) .....	120.—
Comidas, personal en huelga .....	2.679.85

Saldo que pasa a Febrero ..... \$ 7.630.61

\$ m/n. 9.712.96

MES DE FEBRERO DE 1919

ENTRADAS		SALIDAS	
Saldo de Enero .....	2.082.35	Sección Foguistas, sueldos .....	120.—
Cuotas Secc. Pat. C. C. y Ay. ...	1.758.—	Comidas, personal en huelga .....	12.716.19
"    "    Foguistas .....	715.—	Comisiones y propaganda .....	279.75
"    "    Marineros .....	2.981.—	Sección Colón n/envío de fondos	100.—
B. de la N. Argentina (nuestro re-		Eduardo Pereira, sueldo .....	120.—
tiro fondos) .....	15.000.—	Gastos generales .....	20.32
Pro Huelga (donaciones recibidas)	8.375.40	Préstamos, socios necesitados .....	721.30
		Correspondencia .....	978.25
		Sección Barranqueras, nuestro en-	
		vío de fondos .....	600.—
		Sección San Fernando, nuestro en-	
		vío de fondos .....	250.—
		Muebles y útiles .....	12.—
		B. de la N. Argentina n/. depósito	196,50
		Sec. Corrientes, n/envío de fondos	600.—
		"    Posadas    "    "    "    "	300.—
		"    Rosario    "    "    "    "	750.—
		Impresiones .....	27.—
		Sec. Santa Fe n/envío de fondos	300.—
		Conserje, sueldo .....	100.—
		Sección Marineros, sueldos .....	285.—
		Subsidios .....	2.—
		Sec. Concordia, n/envío de fondos	300.—
		Alquileres .....	380.—
		Donaciones .....	20.—
		Fernando Aldao, sueldos .....	120.—
		Sección Pat. C. C. y Ay. ....	180.—
		«José Serrano» .....	130.—
			\$ m/n. 19.608.31
		Saldo que pasa a Mayo .....	11.303.44
			\$ m/n. 30.911.75
			\$ m/n. 30.911.75

MES DE MARZO DE 1919

ENTRADAS		SALIDAS	
Saldo de Febrero .....	11.303.44	Sección Foguistas .....	200.—
Cuotas Secc. Pat. C. C. y Ay. ...	1.492.—	Correspondencia .....	90.55
"    "    Foguistas .....	773.—	Sección Bella Vista, envío fondos	10.—
"    "    Marineros .....	3.416.—	Préstamos .....	408.20
Pro Huelga, donaciones recibidas	10.223.45	Subsidios .....	4.—
B. de la N. Argentina n/retiro de		Comidas, personal en huelga .....	21.621.76
fondos .....	1.000.—	Comisiones y propaganda .....	349.81
Sección Mozos y Cocineros de a		Eduardo Pereira, sueldo .....	120.—
bordo .....	9.000.—	Gastos generales .....	45.36
		Sec. Barranqueras, envío fondos	900.—
		Soc. Obreros C A T E .....	100.—
		Muebles y útiles .....	16.65
		Sección Corrientes, envío fondos	1.400.—
		"    Posadas,    "    "    "    "	500.—
		"    Rosario,    "    "    "    "	2.050.—
		Impresiones .....	1.299.40
		Sección Santa Fe, envío fondos ...	600.—
		Conserje, sueldo .....	100.—
		Sección Concepción del Uruguay,	
		envío de fondos .....	20.—
		Sección Marineros, sueldos .....	300.—
		Sección Concordia, envío fondos ...	1.200.—
		Alquileres .....	600.—
		Donaciones .....	10.—
		Fernando Aldao, sueldo .....	120.—
		Sección Pat. C. C. y Ayudantes ...	180.—
		«José Serrano» .....	80.—
			\$ m/n. 32.325.73
		Saldo que pasa a Abril .....	4.882.16
			\$ m/n. 37.207.89
			\$ m/n. 37.207.89

MES DE ABRIL DE 1919

ENTRADAS	
Saldo de Marzo	4.882.16
Préstamos (devoluciones)	10.-
Cuotas, Sec. Pat. C. C. y Ays.	3.139.-
" " Foguistas	1.475.-
" " Marineros	6.310.-
Libretas	19.-
Pro Huelga, donaciones recibidas	2.399.80
Banco Español del Río de la Plata (retiro de fondos)	10.000.-

SALIDAS	
Sección Foguistas	320.-
Comisiones y Propaganda	658.90
Gastos de huelga	14.285.72
Unión Telefónica	67.50
Correspondencia	140.42
Préstamos	323.50
Eduardo Pereira, sueldo	120.-
Gastos generales	135.52
Sec. Barranqueras, envío fondos	400.-
Muebles y útiles	23.-
Sec. Corrientes, envío fondos	1.500.-
Cooperativa Telefónica	37.50
Sec. Rosario, envío fondos	1.000.-
Sec. Santa Fe, envío fondos	200.-
Impresiones	2.524.-
Conserje, sueldo	100.-
Sección Concepción del Uruguay, envío de fondos	500.-
Sección Marineros, sueldos	250.-
" Concordia, envío fondos	500.-
Alquileres	940.-
Donaciones	25.-
Sección Patrones C. C. y Ays.	180.-
"José Serrano"	272.70

Saldo que pasa a Mayo ..... 24.503.76  
 \$ m/n. 28.234.96

MES DE MAYO DE 1919

ENTRADAS	
Saldo de Abril	3.731.20
Préstamos, devoluciones	72.-
Cuotas, Sección Pat. C. C. y Ays.	2.389.-
" " Foguistas	2.415.-
" " Marineros	7.562.-
Alquileres (dej salón, 2 noches)...	20.-

SALIDAS	
Préstamos, socios necesitados	431.-
Gastos generales	331.08
Correspondencia	43.81
Sección Foguistas	285.-
Comisión y propaganda	1.565.20
Comidas	829.55
Fortunato Marinelli, sueldo	84.-
Eduardo Pereira, sueldo	165.-
Sección Marineros, sueldos	255.-
Fernando Aldao, sueldos	200.-
Francisco García, sueldos	819.-
Sec. Barranqueras, envío fondos	250.-
Sociedad Empleados de Comercio, préstamo	5.000.-
Sociedad Obreros C. A. T. E., retiro de fondos	400.-
Pro Naufragos, cantidades entreg.	100.-
Impresiones	36.-
F. O. R. A. (cotizaciones)	28.60
Alquileres	300.-
Donaciones	1.000.-
Sección Pat. C. C. y Ays.	230.-
"José Serrano"	50.-

Saldo que pasa a Junio ..... 12.403.24  
 \$ m/n. 16.189.20

MES DE JUNIO DE 1919

ENTRADAS	
Saldo de Mayo	3.785.96
Préstamos (devoluciones)	157.60
Pro Naufragos, donaciones	26.-
Cuotas sección Pat. C. C. y Ay.	2.302.-
" " Foguistas	2.240.-
" " Marineros	6.307.-
Libretas	78.-

SALIDAS	
Comisiones y propaganda	4.911.10
Alquileres	300.-
Préstamos, socios necesitados	50.-
Gastos generales	195.38
Correspondencia	102.28
Sección Foguistas	285.-
Fortunato Marinelli, sueldos	130.-
Eduardo Pereira	165.-
Conserje	130.-
Fernando Aldao	200.-
Francisco García	716.70
Sec. Pat. C. C. y Ays.	180.-
Muebles y Útiles	1.357.50
"José Serrano"	1.220.-
Sección Rosario, envío fondos	1.000.-
Sección Marineros	175.-
F. O. R. A. (cotizaciones)	2.247.30
Donaciones	615.-

Saldo que pasa a Julio ..... 13.980.36  
 \$ m/n. 14.896.56

Balance correspondiente al Segundo Semestre de 1919

MES DE JULIO DE 1919

ENTRADAS	
Saldo de Junio	916.20
Préstamos (devoluciones)	184.-
Tripulación Flota S. Ferrando	5.587.-
Sección Concordia	418.22
A. Baldini	150.-
Cuotas, Sección Pat. C. C. y Ays.	3.081.-
" " Foguistas	2.288.-
" " Marineros	8.898.-
Libretas	232.-
Banco Español Río de la Plata (plazo fijo, n/retiro de fondos)	40.853.99
Banco Español Río de la Plata, Cuenta corriente, n/retiro fondos	347.36

SALIDAS	
Comisiones y Propaganda	853.46
Alquileres	300.-
Préstamos socios necesitados	82.-
Gastos generales	491.04
Correspondencia	49.34
Sección Foguista	285.-
Comidas	313.40
Fortunato Marinelli sueldo	130.-
Eduardo Pereira	165.-
Conserje	130.-
Fernando Aldao	200.-
Francisco García	320.80
Muebles y Útiles	344.50
Banco de la Nación Argentina, n/estros depósito	47.001.-
Sec. Corrientes, envío de fondos	500.-
" Santa Fe, envío de fondos	300.-
Cooperativa Telefónica	37.50
Sec. Rosario, pag. por su cuenta	9.50
Impresiones	910.-
Sección Marineros	265.-
F. O. R. A. (cotizaciones)	542.45
Tripulación Flota S. Ferrando	5.587.-
A. Baldini	150.-
Compañía G. de Fósforos impresos	1.140.-
Donaciones	100.-
Sección Pat. C. C. y Ay.	330.-
Unión Telefónica	67.50

Saldo que pasa a Agosto ..... 60.604.49  
 \$ m/n. 62.955.77

MES DE AGOSTO DE 1919

ENTRADAS	
Saldo de Julio .....	2.351.28
Préstamos (devoluciones) .....	103.—
Cuotas Secc. Pat. C. C. y Ays. ...	2.205.—
" " Foguistas .....	1.935.—
" " Marineros .....	6.933.—
Libretas .....	184.—

SALIDAS	
Gastos generales .....	279.84
Correspondencia .....	63.32
Comisiones y Propaganda .....	651.84
Alquileres .....	300.—
Préstamos (socios necesitados) ...	455.—
Sección Foguistas .....	197.—
Fortunato Marinelli, sueldos .....	130.—
Eduardo Pereira " .....	165.—
Conserje " .....	130.—
Fernando Aldao " .....	200.—
Francisco García " .....	185.—
Muebles y Útiles .....	340.90
B. de la N. Argentina n/depósito	6.720.—
Secc. Corrientes, envío de fondos	400.—
Impresiones .....	90.—
Sección Marineros .....	395.—
Donaciones varias .....	1.105.—
Sección Pat. C. C. y Ays. ....	280.—
Eduardo Verón (préstamo) .....	100.—
Federación Gráfica Bonaerense ...	1.000.—
	13.192.90
Saldo que pasa a Septiembre .....	578.38
	\$ m/n. 13.771.28

\$ m/n. 13.771.28

\$ m/n. 13.771.28

MES DE SEPTIEMBRE DE 1919

ENTRADAS	
Saldo de Agosto .....	578.38
Préstamos (devoluciones) .....	170.—
Alquileres (2 noches salón) .....	20.—
Cuotas Sección Pat. C. C. y Ay. ...	2.072.—
" " Foguistas .....	2.085.—
" " Marineros .....	5.964.—
Libretas .....	103.—

SALIDAS	
Fortunato Marinelli, sueldos .....	130.—
Francisco García " .....	138.—
Eduardo Pereira " .....	165.—
Conserje " .....	130.—
Fernando Aldao " .....	200.—
Correspondencia .....	87.29
Préstamos, socios necesitados .....	125.—
Gastos generales .....	71.93
Comisiones y Propaganda .....	309.95
Alquileres .....	380.—
Sección Foguistas .....	165.—
Muebles y Útiles .....	82.—
B. de la N. Argentina n/depósito	4.500.—
M. Hidalgo (garantía) .....	50.—
Impresiones .....	681.—
Sec. C. del Uruguay, envío fondos	120.—
" Marineros .....	330.—
Donaciones .....	622.—
Sección, Patrones C. C. y Ayud.	180.—
Federación Gráfica Bonaerense,	
(préstamo) .....	2.500.—
	10.967.17
Saldo que pasa a Octubre .....	25.21
	\$ m/n. 10.992.38

\$ m/n. 10.992.38

\$ m/n. 10.992.38

MES DE OCTUBRE DE 1919

ENTRADAS	
Saldo de Septiembre .....	25.21
Cuotas sección Pat. C. C. y Ayu. ...	2.143.—
" " Foguistas .....	1.980.—
" " Marineros .....	5.701.—
Libretas .....	125.—
Préstamos (devoluciones) .....	110.—
Subscripción Pro Viuda de Estévez	631.50
Sección Concordia .....	235.—
Sociedad Anónima Holandesa (su depósito) .....	5.000.71

SALIDAS	
Comisiones y Propaganda .....	237.52
Donaciones .....	830.—
Fortunato Marinelli, sueldos .....	130.—
Francisco García " .....	280.—
Eduardo Pereira " .....	165.—
Conserje " .....	130.—
Fernando Aldao " .....	200.—
Correspondencia .....	102.55
Préstamos, socios necesitados .....	1.570.—
Gastos generales .....	146.18
Alquileres .....	540.—
Sección Marineros .....	330.—
" Foguistas .....	165.—
" Patrones C. C. y Ayu. ...	180.—
Subscripción Pro Viuda de Estevez, entrega fondos recolectados	631.50
Biblioteca Obrera .....	15.—
Muebles y Útiles .....	15.—
B. de la N. Argentina, n/depósito	7.280.—
Coop. Telef. y Unión Telefónica	105.—
Impresiones .....	258.70
F. O. R. A. (cotizaciones) .....	1.774.35
	15.085.80
Saldo que pasa a Noviembre .....	864.91

\$ m/n. 15.950.71

\$ m/n. 15.950.71

MES DE NOVIEMBRE DE 1919

ENTRADAS

Saldo de Octubre .....	864.91
C. G. O. P. ....	180.—
Tripulación Casa Dulce .....	55.20
Indemnización Luciani .....	2.000.—
Haberes tripulación Draga N° 25 .....	360.60
Cuotas Solidaridad .....	1.478.—
" Sección Pat. C. C. y Ayu. ....	1.875.—
" " Foguistas .....	1.635.—
" " Marineros .....	5.000.—
Comisiones y propaganda, (devo- luciones) .....	11.—
Donaciones (devolución Mendoza y varios) .....	884.80
Libretas .....	80.—
Préstamos (devoluciones) .....	55.—
Eduardo Verón (devolución Sep. Ocl. Nov. ....	30.—
Sociedad Empleados de Comercio (devolución a cuenta .....	500.—
Sección Corrientes .....	40.80

\$ m/n. 15.050.31

SALIDAS

Soc. Capitanes, pag. por su cuenta .....	68.—
Correspondencia .....	145.85
E. Sosa .....	260.—
C. G. O. P. ....	150.—
Tripulación Casa Dulce .....	55.20
Sociedad Anónima Holandesa (de- volución depósito) .....	5.000.—
Indemnización Luciani .....	2.000.—
Haberes tripulación Draga No 25 .....	360.60
Tripulación Vapor Arno .....	344.90
Comisiones y Propaganda .....	160.30
Donaciones .....	1.260.—
Fortunato Marinelli, sueldos .....	130.—
Francisco García " .....	170.—
Eduardo Pereira " .....	165.—
Conserje " .....	130.—
Fernando Aldao " .....	200.—
Préstamos (socios necesitados) ...	42.—
Gastos generales .....	92.28
Alquileres .....	300.—
Sección Marineros .....	330.—
" Foguistas .....	165.—
" Pat. C. C. y Ayu. ....	204.59
" Corrientes .....	110.—
Subsidios .....	13.—
Muebles y Útiles .....	16.—
B. de la N. Argentina (n/depósito) .....	1.953.05
"José Serrano" .....	200.—
Impresiones .....	480.—
"Unión del Marino" .....	448.—
Sección Concordia pagado por su cuenta .....	28.30

14.982.67

Saldo que pasa a Diciembre ..... 67.64

\$ m/n. 15.050.31

MES DE DICIEMBRE DE 1919

ENTRADAS

Saldo de Noviembre .....	67.64
Cuotas, sección Pat. C. C. y Ayu. ....	2.015.—
" " Foguistas .....	1.540.—
" " Marineros .....	5.296.—
Haberes Militar Radinich .....	143.65
Libretas .....	97.50
Caja Subsidios Sec. Pt. C. C. y Ay. ....	4.529.—
Tripulación vapor «Eolo» .....	368.10
Sección Patrones C. C. y Ayud. ....	215.—
Tripulación vapor «Arno» .....	96.75
Cuotas Solidaridad .....	2.691.—
Donaciones .....	8.—
Préstamos (devoluciones) .....	37.—
Eduardo Verón (devolución) .....	20.—
Banco de la Nación Argentina nuestro retiro de fondos .....	10.000.—
Sección Santa Fe .....	573.80
Pro Huelga (donaciones) .....	153.05
Sección Campana .....	203.08
Pro Naufragos, (donaciones reci- bidas) .....	1.213.—

\$ m/n. 26.267.57

SALIDAS

Vales a cobrar .....	379.59
Gastos generales .....	70.82
P. C. Goedhart .....	20.—
Tripulación vapor «Eolo» .....	588.66
" " «Curapyty» ...	50.—
Sección, Patrones C. C. y Ayud. ....	593.80
" Marineros .....	330.—
" Foguistas .....	165.—
Correspondencia .....	62.24
Comisiones y Propaganda .....	901.40
Donaciones .....	465.—
Fortunato Marinelli, sueldos .....	130.—
Francisco García " .....	354.90
Eduardo Pereira " .....	165.—
Conserje " .....	130.—
Fernando Aldao " .....	200.—
Préstamos (socios necesitados) ...	540.—
Alquileres .....	460.—
B. de la N. Argentina n/depósito .....	16.400.—
"Pro Naufragos" .....	150.—
Impresiones .....	842.—
"Unión del Marino" .....	300.—
F. O. R. A. (cotizaciones) .....	914.70
Muebles y útiles .....	289.90

\$ m/n. 24.632.41

Saldo que pasa a 1920 ..... 1.635.16

\$ m/n. 26.267.57

CUENTA CAPITAL

ACTIVO

Caja (saldo en efectivo) .....	1.635.16
B. de la N. Argentina (plazo fijo) .....	43.985.48
Banco N. Argentina; caja ahorros .....	31.572.71
Federación G. Bonaerense .....	3.500.—
"La Organización Obrera" .....	1.500.—
Préstamos .....	5.394.40
M. Hidalgo (garantía) .....	50.—
Sociedad Empleados de Comercio .....	4.500.—
Biblioteca Obrera acciones .....	1.015.—
Eduardo Verón .....	50.—
Tripulación vapor «Arno» .....	278.15
Eliseo Sosa .....	260.—
Sociedad Capitanes .....	68.—
Tripulación vapor «Curapyty» ...	50.—
" " «Eolo» .....	220.56
P. C. Goedhart .....	80.—
Vales a cobrar .....	379.59
Muebles y útiles .....	5.000.—
Garantía de alquiler .....	600.—

\$ m/n. 100.079.05

PASIVO

Sección Marineros .....	28.833.30
" Foguistas .....	7.143.18
" Patrones C. C. y Ay. ...	7.987.26
"Pro Naufragos" .....	1.440.45
Cuotas Solidaridad .....	4.169.—
Caja Subsidios Sección Patrones C. C. y Ayud. ....	1.529.—
Haberes Militar Radinich .....	143.65

51.295.—

Capital líquido F. O. M. .... 48.784.05

\$ m/n. 100.079.05



**Gastos diarios del Restaurant que funcionó durante el locaut desde el 7 de Febrero  
al 21 de Abril de 1919**

**M E S D E F E B R E R O**

	Costos				Importe \$ m/n.	Almacén y Mercado	Importe de Gastos Diarios \$ m/n.	DISTRIBUCIÓN DIARIA DE RACIONES		
	Carne Kilos	Pan Kilos	Costo por lb.	Costo por lb.				Almuerzos y Comidas	Familias	Total
7	360	300	50/51	0.20	182.32	298.71	541.03	627		627
8	285	200	0.51	0.20	145.34	154.70	340.05	813		813
9	625	150	0.51	0.20	318.72	75.10	348.72	690	642	1332
10	244	150	0.51	0.20	124.44	60.50	229.54	865	800	1665
11	594	400	42/51	0.20	294.12	68.60	434.62	990	934	1924
12	505	500	42/51	0.20	248.22	190.60	416.82	1047	1486	2516
13	496	550	0.51	0.20	252.96	114.17	594.91	1068	1652	2720
14	743	550	42/51	0.20	370.74	62.50	524.40	1060	1772	2832
15	765	550	0.46	0.20	351.90	199.87	595.07	972	1780	2752
16	620	550	0.46	0.20	285.20	93.30	441.12	1117	1940	3057
17	532	40/46	40/46	0.20	237.82	130.65	548.85	1153	2010	3163
18	670	550	0.46	0.20	308.20	565.54	1265	1265	2080	3345
19	783	600	40/46	0.20	351.00	106.85	634.17	1130	2120	3250
20	842	700	0.46	0.20	387.32	149.77	644.65	1270	2188	3458
21	768	40/46	40/46	0.20	344.88	72.95	593.77	1358	2248	3606
22	836	40/46	40/46	0.20	370.82	15.80	543.46	1091	2112	3203
23	821	0.46	40/46	0.20	377.66	45.80	555.92	1330	2348	3678
24	833	40/46	40/46	0.20	370.12	95.74	530.74	1099	2446	3545
25	686	40/46	40/46	0.20	305.	218.	707.62	1320	2394	3714
26	820	40/46	40/46	0.20	359.62	400.51	902.07	1337	2404	3741
27	834	40/46	40/46	0.20	371.56	153.75	647.33	1328	2442	3770
28	815	40/46	40/46	0.20	363.58					
	14,577	11850			6721.55	2802.41	11893.96	23960	37108	61068

**Gastos diarios del Restaurant que funcionó durante el locaut desde el 7 de Febrero  
al 21 de Abril de 1919**

**M E S D E A B R I L**

	Costos				Importe \$ m/n.	Almacén y Mercado	Importe de Gastos Diarios \$ m/n.	Distribución diaria de Raciones		
	Carne Kilos	Pan Kilos	Precio	Precio				Almuerzos y Comidas	Familias	Total
1	469	45/47	0.46	0.20	217.39	65.30	412.69	1312		1312
2	825	0.47	0.20	0.20	387.75		517.75	1078		1078
3	1135	0.46	0.20	0.20	522.10	64.85	796.95	1124		1124
4	1090	45/47	0.46	0.20	509.78	92.50	742.28	1345		1345
5	1101	0.46	0.20	0.20	506.46	102.05	788.51	1389		1389
6	1685	42/48	0.46	0.20	755.98	34.40	990.38	1277		1277
7	625	42/46	0.46	0.20	729.10	55. —	924.10	1387		1387
8	792	0.46	0.20	0.20	387.50	192.90	620.40	1271		1271
9	781	0.46	0.20	0.20	359.32	55. —	505.32	1155		1155
10	1053	0.46	0.20	0.20	484.38	67.74	622.78	1165		1165
11	961	42/46	0.46	0.20	437.06	60.40	622.93	1171		1171
12	790	0.46	0.20	0.20	363.40	205.27	732.93	1231		1231
13	794	0.46	0.20	0.20	363.40		503.40	1340		1340
14	1177	42/46	0.46	0.20	596.50	52.10	685.85	1254		1254
15	578	0.46	0.20	0.20	265.88	37.85	385.85	1168		1168
16	1120	42/46	0.46	0.20	509.48	38.70	460.88	1275		1275
17	1114	0.46	0.20	0.20	512.44	46.85	674.83	1291		1291
18	1041	0.46	0.20	0.20	478.86	42.70	733.14	1365		1365
19	1080	0.46	0.20	0.20	408.80	108.70	767.56	1359		1359
20	921	0.46	0.20	0.20	423.66	137.20	768. —	1370		1370
21	921	42/46	0.46	0.20	487.80	190.10	779.76	1350		1350
22	766	0.46	0.20	0.20	382.96	92.25	703.15	1265		1265
23	985	0.46	0.20	0.20	453.10	19.95	542.31	1054		1054
24	1385	0.46	0.20	0.20	647.10	77.10	890.20	1038		1038
25	682	0.46	0.20	0.20	313. —	123.50	604. —	1026		1026
26	909	0.46	0.20	0.20	418. —	46. —	604. —	1187		1187
27	960	45/47	0.46	0.20	449.20	234.60	863.80	1115		1115
28	1140	0.47	0.20	0.20	535.10	102.10	821.20	1128		1128
29	830	0.47	0.20	0.20	314.98	46. —	615.98	1330		1330
30	1167	0.47	0.20	0.20	548.49	134. —	904.49	1398		1398
31	3085				14039.37	2641.51	21283.68	37555	90963	128318

Gastos diarios del Restaurant que funcionó durante el locaut desde el 7 de Febrero al 21 de Abril de 1919

M E S D E A B R I L

	DISTRIBUCIÓN DIARIA DE RACIONES								
	Carne Kilos	Importe \$ m/n.	Pan Kilos	Importe \$ m/n.	Almacén y Mercado	Importe de Gastos Diarios \$ m/n.	Almuerzos y Comidas	Familias	Total
1			700	0.20	140		140	1345	4613
2			850	0.20	170		170	1356	4696
3			865	0.20	173		173	1400	4745
4	1048	0.47	850	0.20	170	492.56	662.56	1385	4754
5	1074	0.47	500	0.20	100	502.12	602.12	1380	4747
6	694	0.47	600	0.20	120	326.18	446.18	1340	4422
7	1417	0.47	850	0.20	170	695.13	865.13	1360	4649
8	883	0.48	600	0.20	120	423.84	543.84	1386	4896
9	1319	0.48	850	0.20	170	628.35	798.35	1479	4909
10	808	0.49	575	0.20	115	395.92	590.92	1465	4920
11	987	0.49	1000	0.20	200	483.63	75.50	1456	4731
12	781	0.49	935	0.20	187	390.50	577.50	1496	4518
13	308	0.50	154	0.20	129	154	177.—	264	1917
14	324	0.50	162	0.20	129	162	291	260	1799
15	550	0.51	350	0.20	70	280.50	374.50	240	1803
16	606	0.51	350	0.20	70	309.06	379.06	238	1762
17	211	0.51	350	0.20	70	107.61	177.61	226	1593
18	422	0.51	250	0.20	50	215.22	288.22	214	1783
19	378	0.51	300	0.20	60	192.78	252.78	220	1743
20	1054	0.47	920	0.20	184	493.38	60.—	235	1793
21							677.38	1330	4514
	12864		12640		2528	225.50	9006.28	20192	75837

Resumen General de Gastos y Costo por Ración

	FEBRERO	MARZO	ABRIL	Importe total de Gastos
	\$ m/n.	\$ m/n.	\$ m/n.	\$ m/n.
Carne.....	6721.55	14028.17	6252.78	27002.50
Pan.....	2370.—	4613.—	2528.—	9511.—
Almacén y Mercado.....	2802.41	2641.51	225.50	5669.42
Alquiler de local.....	440.—	600.—	440.—	1480.—
Mercaderías donadas por el Comité Pro-Gente de Mar y Varios.....	—	2085.—	—	2085.—
	12333.96	23967.68	9446.28	45747.92

Resumen General de Raciones distribuidas

Importe de gastos y Costo de cada Ración

	RACIONES	TOTAL	Costo de cada Ración	Importe de Gastos \$ m/n
Febrero.....	61068	—	—	—
Marzo.....	128318	—	—	—
Abril.....	75837	265223	0.17.25	45747.92

# Donaciones Pro Huelga durante el Loucaut de 1919

D. K. D. N° 2	Cocin. Campana 2	10.-	Don Mauricio	" "	10.-
" " " "	1° Maquinista	20.-	Inspección	Marinero	10.-
" " " "	2° Maquinista	10.-	Lancha 5.	" "	5.-
" " " "	Fogta. Eusebio E.	5.-	P. Quintana	Máquinas	55.-
" " " "	Foguista Reyes	5.-	" "	Peones	155.-
" " " "	Marinero César R.	5.-	" "	Marineros	143.-
" " " "	Lasan M.	5.-	A. Zamora	" "	5.-
" " " "	Patrón	5.-	Debora y Tupí	Patrones	30.-
Fco. Lonostro	Patrón chata 12	10.-	Lancha 5.	Patrón	10.-
P. Constitución	" "	20.-	R. Ajax	" "	180.-
Montvideana	Marineros	5.-	R. Hércules	" "	120.-
Vizcaino	Tripul. lancha N. 2	17.-	R. Atleta	" "	180.-
Mosca P.	Remolcador	10.-	S. María	Cubierta	155.-
Blanca 2	Patrón	10.-	Penelope	" "	65.-
Anita (lancha)	P. y tripulación	50.-	Lancha 4.	" "	10.-
Eduardo T.	Patrón	45.-	R. Aquiles	" "	180.-
Odin	Maquinistas	12.-	Lanchas V. 2 y 5.	Patrones	20.-
P. Mitre	Marineros	145.-	" "	Cubierta (T. Catal-	
" "	Máq. y tripulación	160.-	Penelope	di y R. Basti)	20.-
C. Corrientes	Cubierta	60.-	Lancha 8	Antonio Meña	10.-
Saldo	Maquin. y Patrón	20.-	Porteña	Patrón	20.-
MOLINEROS	" "	1000.-	Lancha 1.	Rómulo Muxio	10.-
Tor	5 Marineros	10.-	Dreyfus	Varios tripulantes	145.-
P. Lonostro	(P. V.) N° 14	10.-	Lancha 4.	Santos la Rosa	5.-
Montevideana	B. Canava (M Ar)	5.-	Debora y Tupí	Lancha Marineros	35.-
" "	F. Moncusa patrón	10.-	Don Ernesto	" "	10.-
" "	Roberto Gasparín	10.-	Don Simón	" "	10.-
Lancha Trani	Patrón	10.-	Don Alfredo	" "	10.-
Irma Elida	Maquinista	20.-	M. Elena	Patrón	10.-
Frank	Remolcador	10.-	Lancha N° 2	" "	10.-
H. V. del Pilar	Tripulación	90.-	Regina Elena	Patrón	10.-
V. simpatizantes.	" "	45.-	" "	Entregado por cua-	
San Miguel	Máquinas	45.-	Ciclope	tro remolcadores	325.-
" "	Un mozo (oro)	1.-	Tiquilú	Patrón	40.-
Ferry y Reformer	Tripulaciones	903.-	Lancha Burro	" "	65.-
P. Mitre	L. Lalmbarda	45.-	P. Par	C. Argentino	10.-
Monte Chico	Juan Pazos	10.-	Lancha 15.	L. E. Caprile	10.-
Blanca 1	Patrón	10.-	D. K. D. 21	L. Raimundi	10.-
Lancha Vme. 1.	Tripulación	60.-	Odin	E. Polenta, Patrón	9.-
San Miguel	Chata	60.-	S. María	J. G. González	5.-
Blanca 3	L. Quesada patrón	10.-	Don Juan	Remolcador	70.-
P. Mitre	Peones	155.-	Patrón Toba	" "	20.-
F. Ferroviaria	Sec. Talleres FCS.	100.-	D. K. 2. 2°	Patrón	15.-
D. Jerónimo	Patrón y tripulan.	48.-	" "	Sindic. Ebanistas	200.-
Girivaldi	Patrón	10.-	Arturo D. Santa	Clara maquinista	10.-
M. Tito 1.	J. Ríos	15.-	" "	José Belick	10.-
Odin	Benito Ferri mar.	5.-	C. G. O. P. 22	Elisardo D.	10.-
Girivaldi	Maquinista	10.-	" " " " 21	" "	12.-
R. Plantense	J. P. Monzón Pat.	20.-	Blanca 4.	" "	210.-
" "	Floro Rodríguez	5.-	Titán	" "	15.-
A. Arena	Tripulación	35.-	Mihanovich	7 lanchitas	5.-
V. Argentino	Hasta el día 4	110.-	" "	Félix Fabiano	10.-
Don Juan	Patrón	10.-	Tor (Rem)	Maquinista	10.-
Don Eduardo	" "	10.-	Monte Chico	4 Marineros	30.-
Don Jorge	" "	10.-	Mosquito	E. Giles, maquin.	10.-

Y. Elida	E. Muñer, patrón	10.-	Berona	Manuel Victor	4.-
Mateo Tito	Tripulación	25.-	Pirán	Remolcador	35.-
Pillito	Patrón	10.-	Camarones	Máquinas	205.-
Nato y Misgulo	Patrones	20.-	" "	Pablo Rivien	5.-
F. G. Tito	P. Domingo	10.-	Camarones	Contr. y marineros	250.-
A. Tito	P. Fernández	10.-	" "	Peones	150.-
M. Teresa	Dos marineros	10.-	Caristi M.	A. Libia, chata	10.-
Varios	" "	31.-	Unión Naval	Por boletín	50.-
D. L. 7. F. C. S.	" "	44.-	" "	Mqta. E. Sulovich	10.-
" "	S. G. O. en Tabaco	200.-	Vawis	(Bahía Blanca)	225.10
C. F. V y Prog. V	(Remolcadores)	98.-	F. Ferroviaria	C. G. B. A.	50.-
" "	M. Brijda, Maqta.	5.-	" "	José Llano	5.-
" "	R. López F.	5.-	" "	Maquinista de la	
Beneficio	Día 12, Calisay	712.-	" "	Grua Mihanovich	10.-
Irigoyen	Patrón y tripulac.	60.-	" "	Cándido Rodríguez	5.-
Argentino	y Explosión	70.-	Debora (lancha).	Patrón	20.-
Siempre Viva 5.	Maquinista y mar.	15.-	" "	Fco. Casarelo y J.	
Ayudante	(Siempre Viva)	10.-	" "	Traverso, P. y M.	15.-
" "	Riachuélo Sección		C. de maquinista	Boletín	50.-
Obreros del M.	Marina	1500.-	Aguila C. A.	Patrón	15.-
Odin	Marinero	5.-	La Fraternidad	Sec. Tres Arroyos	20.-
" "	Práctico del puerto	250.-	Burro (lancha)	" "	70.-
Siempre Viva 15.	" "	15.-	Bebora	Cuatro Marineros	16.-
Rocha	Patrón y tripul.	60.-	6 Mtas lanchas	C. S. Mihanovich	60.-
C. Ariel	" "	5.-	Lcha. Combustión	" "	10.-
María Tito	M. Gatto, Patrón	10.-	Chafa	J. Pistolose patrón	10.-
" "	A. Sarrien fogta.	5.-	" "	A. Serafin, maqta.	5.-
Teresita C.	2 marineros	10.-	" "	M. Giardini, maqta.	5.-
" "	José Drasul	20.-	Gavila	A. Zavani, maqta.	5.-
Vizcaino 13.	" "	20.-	" "	M. Zavanin patrón	10.-
Cabo Pilcomayo	" "	4.-	" "	J. Zavanin, maqta.	5.-
Falucho	Patrón	10.-	D. K. D. 11.	P. y Pa	10.-
" "	Juan Escandel	5.-	F. B. N.	" "	10.-
Flo. Tocén	Vicente Sttana	10.-	Logis	Luz y Vida	5.-
Algarrobo	Chata	70.-	" "	José Ulibarri	5.-
Liberté	Remolcador	100.-	Chata Blanca	" "	30.-
Bleriot	1 y 2 maquinista	60.-	Nato	Un marinero	5.-
Siempre Viva	Patrón	10.-	" "	Julio L.	5.-
Pilcomayo	Gregorio C.	5.-	Nuevo Freire	Patrón y marinero	30.-
" "	Isidro Misuti	5.-	Caridad	Antonio Mayan	10.-
Yolanda	1° maqta. y Fogta.	20.-	Lancha Blanca 11	" "	20.-
" "	Obreros Sanitarios	100.-	" "	Salvador Scociman	10.-
" "	Comité pro gente		Lancha Oriental.	" "	30.-
" "	de mar	1000.-	María Luisa	" "	10.-
" "	F O M Montevideo	1000.-	Alfredo	" "	5.-
Elvira (lancha)...	Tripulación	30.-	Chata Cisne	" "	15.-
Remolcador 7. ...	Tripulación	40.-	Blanca 2	" "	20.-
" "	2 Tripulantes, ma-		Martín Carrasco.	" "	5.-
" "	quinista y 2 cubta	20.-	Lancha Buitre	" "	15.-
" "	Sind. O. Ebanistas	250.-	Mosquito	" "	40.-
" "	Nicolás P., patrón	10.-	D. Angel	" "	10.-
María V.	Chata	80.-	Doña Inés	" "	75.-
" "	Soc Molineros y A.	700.-	Alfredo	Marineros y Pto.	15.-
Vizcaino 3.	Patrón y maqta.	30.-	" "	Un marinero día 5	15.-
" "	(Lancha)	10.-	Peterivi	" "	50.-
R. N° 5.	Maquinista	10.-	Blanca 4	" "	20.-
Varias Chatas	Por Tomás Serafin	192.80	" "	Bmé Mayans	15.-
V. Deseado	2 marineros 1 Fta.	15.-	"La Blanca"	Lancha	160.-
Chata Leona	" "	25.-	Remolcador Guayacán	" "	100.-
" "	Leonardo Luis S.	5.-	" "	Rafael Peisan	10.-

José Castro	5.-
(Blanca)	15.-
La Mosca	20.-
Grúa Titán	20.-
Isidoro	20.-
B. Villanueva	97.-
Chata Anta	65.-
Tripulación	45.-
Vizcaino 4.	40.-
Tupí	211.50
Molineros Unidos	15.-
Alfredo 1.	15.-
Defno 2	15.-
C. Maquinistas	50.-
Por Bolentín	500.-
F. O. Petrolífera.	500.-
Comod. Rivadavia	5.-
F. Obrera	35.-
Puerto Sta. Cruz	5.-
Alfredo	156.-
Marineros	4.-
Varios Propietar.	15.-
Lancha 4	1015.70
Reformer	75.-
(vapor)	50.-
Abgel Bevilacqua	175.-
José Ferraut	10.-
Por subscripción	5.-
Campana	75.-
La Pinta	50.-
C. Maquinistas	1851 al 1900
Por Boletín, día 46	20.-
Entg. por 1º Mta.	23.920.-
C. Corrientes (por	
varios maqstas.)	
Juan Obreira	
Antonio Rivas	

Manuel Pereira	5.-
Manuel Lado	5.-
José Casse	5.-
Varios Maquinistas	50.-
Salvador Trullu	20.-
Juan A. Suárez	20.-
Tesorería F.O.R.A.	50.-
O. en Calzado	500.-
Mayo	20.-
Salvador Trulba	20.-
Juan A. Suárez	20.-
Junio 3	20.-
Juan De Marquina	20.-
Junio 13	50.-
Mqta. del Pelicano	50.-
Marzo 31	500.-
Bronc. y Anexos	
para retirar en	
mercaderías del	
«Hogar Obrero»	
	19.200.20
Por talonarios pro	
Huelga	4.700.-
Total donaciones	23.900.20
Por Talonarios	
1851 al 1900	20.-
Junio 26	
Por Talonarios	
1851 al 1900	20.-
	23.920.-

## Huelga y locaut del año 1919

Durante el año 1918 los armadores observaron una actitud conciliadora. Tanto el Centro de Cabotaje como las empresas navieras solucionaban todos sus asuntos directamente con la Federación Obrera Marítima. Las cuestiones de disciplina y los asuntos relacionados con la interpretación de los pliegos de condiciones, pudieron solucionarse mediante la mutua inteligencia de las partes, sin menoscabar la dignidad individual ni colectiva, y sin lesionar tampoco los intereses en litigio. Un sincero espíritu de justicia presidía los actos y los acuerdos de una y otra parte, cada vez que surgía alguna dificultad o se suscitaban diferencias.

De más está decir que el Consejo Federal mantuvo en todo momento una actitud enérgica y veló porque el derecho de los marítimos en el contralor del trabajo a bordo fuera una realidad, rehusándose a aceptar o procurar transacciones en cuanto a esa cuestión funda-

mental respecta que pudiera redundar en desmedro de las conquistas realizadas. Y consecuente con este principio, jamás consintió que el personal no asociado trabajara en compañía de obreros afiliados, en la convicción de que al proceder así se ajustaba a los intereses de los marítimos e interpretaba los anhelos y la voluntad de éstos.

Otro de los principios que se observaron con rigidez e invariable consecuencia es el de la práctica de la solidaridad de clase, clara y precisamente consignada en nuestra Carta Orgánica.

Los armadores vieron en la necesidad de aceptar la situación que resultaba del profundo sentimiento de solidaridad que anima a los marítimos. Es de suponer, sin embargo, que no lo hicieron de muy buen grado, tanto más cuanto que era evidente que todo el odio de la clase capitalista se había concentrado contra nuestra Federación Obrera Mari-

tima debido a los múltiples casos de boycot que hubimos de aplicar en cumplimiento de nuestros deberes sagrados de solidaridad. En todos los casos, esos actos de solidaridad se resolvieron de un modo completamente favorable, constituyendo ruidosos triunfos de la Federación Obrera Marítima.

Es sabido que inmediatamente después del fracaso de las últimas huelgas ferroviarias, a mediados de 1918, se organizó la mal llamada Asociación Nacional de "Trabajo". Esta entidad se creó a todas vistas con el fin exclusivo de romper las huelgas y desconocer el derecho de sindicación de los trabajadores.

Y los armadores, tal vez deslumbrados por la pomposa propaganda chauvinista de los líderes del conglomerado capitalista creyeron encontrar la oportunidad de destruir nuestra Federación si contaban con el concurso de todo el capitalismo, el que, como lo hemos demostrado oportunamente al publicar las actas de la Asociación del "Trabajo", se movilizó para presentarnos una batalla decisiva.

A partir de esa ingrata incidencia, los armadores sólo esperaban la oportunidad de provocar un conflicto. Esta oportunidad se les presentó cuando entregamos el proyecto de pliego de condiciones.

El Centro de Cabotaje se negó a considerar nuestras demandas, y para ahondar más aún la disidencia, pretendió imponernos la aceptación de las cuatro famosas cláusulas, las que, de haber sido aceptadas por nosotros, hubiera implicado que renunciábamos a todas las conquistas alcanzadas. Y se sabe que esas conquistas constituían, por sí solas, una garantía moral y material, desde que, aparte de ser el exponente de nuestra fuerza y poderío, nos habilitaban ampliamente para el ejercicio de la solidaridad. Eran entonces, y son hoy, nuestras conquistas un motivo de legítimo orgullo. Ellas dan a la Federación Obrera Marítima el prestigio que necesita para cumplir su programa económico y social. Y en el concierto de las actividades emancipadoras, nos permiten acercarnos siempre más a la meta de nuestras legi-

timas reivindicaciones sociales. No era ni es posible, pues, que renunciemos en lo más mínimo a ellas.

La huelga primero y el locaut después, no fueron sino la lógica consecuencia del choque de dos fuerzas antagónicas, ambas en defensa de principios fundamentales.

Los armadores, apoyados por todos los industriales y capitalistas del país, emplearon todos los resortes de su inmenso poder económico para la defensa de sus arcaicos privilegios de clase, en base de los cuales la gente parásita pretende mantener este régimen de explotación, del que es víctima la clase productora.

La Federación Obrera Marítima, por su parte, afirmaba con su acción el derecho inalienable de rehusarse a trabajar con traidores de la clase obrera, no aceptando el sobado estribillo de que nuestra actitud "vulneraba la libertad de trabajo".

Dos meses y medio duró esta épica batalla; y ella, lejos de amenguar el poder de la Federación, hizo que adquiriera mayor influencia y poder.

La oficialización de los servicios, como es sabido, puso término a la contienda. De sus múltiples consideraciones, dan cuenta dos documentos que más abajo se insertan.

En la memoria del Centro de Cabotaje del año 1919 se incluyeron los documentos de la clase patronal, omitiendo réplicas de la Federación Obrera Marítima. Nosotros, animados de un espíritu más ecuanímico y deseando contribuir al estudio concienzudo de las contiendas que se originan entre el Capital y el Trabajo, hemos recopilado todos los documentos que en su oportunidad fueron hechos públicos por una y otra parte.

No creemos que sea necesario, para dar la sensación del poder de la Federación Obrera Marítima y poner de relieve el gran triunfo obtenido por sus componentes y los de las entidades de la oficialidad, agregar otras consideraciones. De la lectura de los documentos y la copiosa información que ofrecemos de ese conflicto excepcional por sus vastas proyecciones, emergen las consecuencias de orden moral y material que de él se derivan.

A la inteligencia y equilibrado juicio de los camaradas y de todos cuantos lean esta Memoria, dejamos libradas las deducciones.

He aquí la documentación a que aludimos:

## De la Memoria del Centro de Cabotaje.-Huelga y Loucaut.

### Huelgas

Las dificultades de todo género que tropezábamos en nuestras relaciones con los Sindicatos obreros que pretenden ejercer el contralor absoluto en todas las embarcaciones de los ríos y disponer que el trabajo se efectúe en las condiciones que ellos determinan, muchas veces absurdas, hizo crisis en el mes de Enero del corriente año, originándose una huelga que produjo la paralización de todas las embarcaciones, con enorme perjuicio de los intereses de nuestro gremio y de la economía del País.

La Federación Obrera Marítima, a fines del año 1918, presentó al Centro de Cabotaje un pliego de condiciones reclamando diversos aumentos de salarios en consideración al encarecimiento de la vida. Recibimos este pedido con la mejor buena voluntad y dispuestos a discutir las nuevas condiciones y a conceder todos los aumentos posibles, no obstante que los salarios habían sido ya aumentados varias veces después de haber sido fijados por el laudo arbitral del señor Jefe de Policía de la Capital en el año 1917. Pero, el trabajo en el Puerto y a bordo de los vapores se resentía considerablemente por la indisciplina de los trabajadores, fomentada por disposiciones arbitrarias de sindicatos obreros constituidos irregularmente y dirigidos sin responsabilidad. Manifestamos entonces a las autoridades que nos expresaban estar interesadas en buscar una pronta solución al conflicto, que sería muy fácil llegar a un arreglo sobre la fijación del salario, si los tripulantes estaban dispuestos a aceptar cuatro condiciones de organización y disciplina del trabajo a bordo que eran indispensables para el servicio de transportes. Estas condiciones eran:

1a.—La disciplina a bordo de los buques de la matrícula nacional se registrará por las ordenanzas y disposiciones de la Prefectura General de Puertos y aquellas Ordenanzas que se pudieran dictar para la mayor estabilidad del personal.

2a.—Los armadores nombrarán por intermedio del Capitán o Patrón la tripulación del buque.

3a.—La tripulación se obliga a embarcar y desembarcar toda carga que la Administración o Armadores ordenen, sin que los tripulantes tengan derecho a formular objeción alguna relativa al cargador o consignatario. Igual disposición registrará para el embarque y desembarque de pasajeros.

4a.—El servicio de cámara, cocinero, ayudantes, etc., no se turnará, debiendo establecerse a bordo de manera que cada uno tenga durante el mes cuatro días francos.

Estas disposiciones, como hemos dicho, fueron comunicadas por nota de Enero 25 de 1919 al Señor Prefecto General de Puertos, entonces Capitán de Navío Don Carlos Miranda. Después de algunas conferencias e incidencias que no hay para que recordar, el señor Prefecto General de Puertos Don Ricardo Camino pasó a este Centro, con fecha enero 29 de 1919 una nota que puede leerse en el anexo haciéndonos saber, por orden del señor Ministro de Marina, que las cuatro condiciones mencionadas habían sido aceptadas por los obreros marítimos y que se harían cumplir por la Prefectura General de Puertos y que los obreros volverían al trabajo inmediatamente que se arreglara la cuestión salarios.

Se realizaron de inmediato una serie de conferencias con los obreros y con asistencia del señor Prefecto General de Puertos, discutiéndose el salario de todos los gremios y aceptándose aumentos que alcanzaban en general a un 40 %. Los salarios fijados eran perfectamente satisfactorias para los obreros, como ellos mismos lo manifestaron. Se volvió entonces a trabajar, pero al segundo día de iniciadas las tareas, se volvieron a producir conflictos con motivo del boycott aplicado a numerosas firmas, pues la Federación Obrera Marítima, desconociendo lo expresamente convenido en la tercera de las condiciones estipuladas, or-

denó públicamente a los obreros que no cargarán mercaderías de las firmas boycottadas. Se violaba así descaradamente un convenio formalizado pocos días antes con la intervención y la garantía de la firma del Gobierno de la Nación. Reclamamos de inmediato la intervención de las autoridades para hacer cumplir lo convenido, pero debemos confesar que nuestras gestiones no obtuvieron éxito y que se produjo como consecuencia la huelga más larga que ha sufrido el Puerto de la Capital y la más ruinosas para la economía nacional. Las cosas llegaron a tal extremo que los telegramas de Europa anunciaban que las Compañías iban a tener que considerar la conveniencia de abandonar el Puerto de Buenos Aires y dejar las cargas en el Puerto de Montevideo.

No podemos dejar de mencionar que la Asociación del Trabajo prestó a este Centro una decidida cooperación en las gestiones relacionadas con la huelga y su apoyo moral en forma tan decidida, que debemos reconocer que el resultado alcanzado se debió precisamente a la acción desplegada por dicha Asociación.

De esto se desprende que los socios del Centro de Cabotaje Argentino, cuando resolvieron, en asamblea realizada en junio 12 de 1918, incorporarse a la Asociación del Trabajo, obraron con todo acierto y que los resultados de tal incorporación han sido tan favorables a sus intereses como a los de todos los de las Empresas que forman parte de esa importantísima reunión de capitalistas constituida con el objeto de defender sus derechos y de proteger a los obreros contra los engaños de los agitadores profesionales.

No podemos considerar este asunto como definitivamente solucionado por el procedimiento híbrido de la oficialización que se ha adoptado.

Dictado el Decreto del 28 de Marzo del corriente año, que estableció la designación de las tripulaciones por la Aduana de la Capital, en contestación a una nota que dirigimos al señor Ministro de Hacienda, que figura en el anexo, el señor Ministro de Hacienda nos manifestó, por nota 9 de abril del corriente año, también transcrita en el anexo, que

el Gobierno tenía adoptadas todas las medidas para garantizar la regularidad y continuidad de los servicios públicos. Debemos decir que esta promesa no ha sido cumplida sino en parte y que tenemos bastante a menudo conflictos de disciplina a bordo sin que las autoridades adopten las medidas energéticas que la situación reclama. No hay para que ocuparse en esta Memoria de los diferentes casos concretos que la prensa diaria ha señalado, pero debemos formular votos para que las autoridades nacionales atribuyan a este asunto de la disciplina a bordo toda la importancia que tiene para la industria del transporte, a fin de que se adopten las medidas necesarias para evitar que agitadores irresponsables lancen decretos de boycott para tal o cual buque o para tal o cual firma o formulen pretensiones absurdas e injustificadas, contrarias a los reglamentos del Gobierno, paralizando el trabajo si no se aceptan.

La industria de transportes no puede ni debe estar sujeta a la voluntad de los sindicatos de trabajadores, constituidos en gran parte por obreros que no están afiliados por su propia y espontánea voluntad y que están muy lejos de cuidar en forma inteligente y razonable los intereses de los trabajadores. Con el remedio provisorio que se encontró para evitar la continuación de una paralización que amenazaba arruinar al País no está solucionado este asunto y consideramos que es deber de las autoridades ocuparse de esta cuestión y de hallar una solución que cuide los intereses de los obreros, pero que no desconozca el derecho del armador para nombrar su tripulación, de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio y para mantener a bordo la disciplina, el orden en el trabajo, por intermedio del Capitán, que es su representante, como el mismo Código lo dispone.

Nota de la Federación Obrera Marítima Buenos Aires, Diciembre 11/1918.  
Señor Presidente del Centro de Cabotaje Argentino — 25 de Mayo 195.  
Presente.

Muy señor nuestro:

Por la presente nos dirigimos a usted, y por su intermedio a los señores que fou-

mau el Centro, acompañando el pliego de condiciones aprobado por las diferentes secciones que componen el gremio de la marina y que una vez aprobado por esa entidad empezará a regir desde el 1 de Enero de 1919.

Contiene el presente pliego, como verán los señores Armadores, las justas aspiraciones del gremio de la marina reducidas a su mínima expresión.

Especialmente en lo referente a los salarios, reconocerán ustedes que la mayor parte del personal está ganando los sueldos de hace ocho y diez años, a pesar de la continua carestía de la vida, que, convendrán con nosotros, no se puede sostener con salarios irrisorios como los que se pagan en la actualidad.

Por otra parte, las ventajas obtenidas por los señores Armadores durante este último tiempo nos permiten creer que el presente pliego hallará favorable acogida. Su aceptación por parte de los señores Armadores dará lugar a prevenir los pequeños conflictos que diariamente ocurren por el descontento que existe entre el personal embarcado.

Agradeciendo sea contestada antes del 24 del mes en curso, saludamos a usted atentamente, por el Consejo Federal.

(Fdo.) Fco. García.  
Secretario General

Centro de Cabotaje Argentino

Buenos Aires, Diciembre 24 de 1918.

Al Consejo Federal de la Federación Obrera Marítima.

Presente

Muy señores nuestros.

Me dirijo a Vds. haciéndoles saber que el Centro de Cabotaje Argentino, en sus últimas sesiones, ha estudiado el pliego de condiciones formulado por la F. O. M. y considerando:

1° — Que con respecto a los salarios, el Centro de Cabotaje, acatando el laudo arbitral del señor Jefe de Policía, doctor Julio Moreno, de fecha 4 de Enero de 1917, los ha elevado en todas sus categorías, no solamente cumpliendo sus disposiciones, sino concediendo después del mismo algunas mejoras. A pesar de esto, el Centro de Cabotaje, desaparecidas las actuales dificultades, y una vez puestas en vigor las condiciones que a continuación

se mencionan, se propone considerar nuevamente los actuales salarios contando con el apoyo del personal para la reducción de los presupuestos correspondientes a otros gastos.

2° — Que con respecto a las otras peticiones, es conveniente uniformar ciertas condiciones de trabajo a que aquellas se refieren en beneficio común de los armadores y sus obreros.

El Centro de Cabotaje ha adoptado las resoluciones que acompaño, las cuales entrarán en vigor desde el primero de Enero de 1919.

Sin otro motivo, saluda a Vds. muy atentamente.

Centro de Cabotaje Argentino  
(Fdo.): Ceferino S. Flores.  
Gerente

Buenos Aires, Enero 3 de 1918.

Señor Gerente del Centro de Cabotaje Argentino — 25 de Mayo 1915 — Capital.

De nuestra consideración:

En contestación a su nota de fecha 24 del mes ppdo., tenemos que manifestarle que el Consejo Federal, al considerar las proposiciones que los señores armadores formulan, ha resuelto rechazarlas, por considerar que las mismas, en lo fundamental, son inaceptables. Los señores armadores del Centro de Cabotaje, lejos de contestar en forma concreta y categórica sobre los aumentos de sueldos, se limitan a formular promesas vagas e inconsistentes que de ninguna manera merecen ser tenidas en cuenta.

Para justificar nuestro pedido de aumento de sueldos, consideramos que no es necesario recurrir a otros argumentos que los que son del dominio público. La carestía de la vida ha elevado en un cien por cien el costo de los artículos de primera necesidad, reduciendo el valor adquisitivo de los salarios en forma tal que hace imposible continuar trabajando con los sueldos que actualmente rigen, porque no alcanzan a cubrir las necesidades más imperiosas de los hogares proletarios. Por lo tanto, sobre este particular insistimos en que los señores del Centro de Cabotaje concedan los aumentos solicitados, por cuanto nuestro pedido se halla plenamente justificado.

Referente a la cláusula que hace referencia a los boycotts, tenemos que mani-

festar que nunca se nos ha ocurrido pretender la solidaridad de los señores armadores en las luchas inevitables entre el Capital y el Trabajo. Sólo deseamos gozar de nuestra entera libertad para obrar en cada caso de acuerdo con nuestras convicciones y de conformidad con los principios consagrados de la solidaridad de clase.

Tenemos un concepto claro de la responsabilidad que incombte a la Federación Obrera Marítima, para mantener el orden y la disciplina a bordo, reprimiendo todo acto que pueda perturbar el trabajo, relajando los resortes conducentes a mantener el respeto mutuo que se debe el personal-embarcado. En tal sentido, estaríamos dispuestos a aceptar un reglamento disciplinario que deje a salvo los intereses de los armadores, amparando a su vez los legítimos derechos de los tripulantes. Pero de ninguna manera se puede aceptar la proposición de los señores armadores, consistente en eludir el control de la Federación, porque aparte de que tal hecho significaría la anulación de una conquista de los obreros marítimos organizados, el hecho en sí se prestaría para cometer las mayores injusticias.

Por todo lo expuesto, invitamos a los señores armadores a reconsiderar sus proposiciones, por cuanto las mismas no satisfacen las legítimas aspiraciones del gremio. Con tal motivo, a fin de dejar definitivamente solucionado este asunto, recabamos del Centro de Cabotaje una contestación categórica sobre los aumentos de sueldos y demás cláusulas del pliego de condiciones, a fin de someter el asunto a consideración de la asamblea, para que ésta resuelva lo que corresponda. La contestación deberá llegar a nuestro poder el martes 7 del corriente, a las 5 de la tarde. Sin otro particular, saludamos a usted muy atentamente. Por el Consejo Federal.

(Fdo.) Fco. García.  
Secretario General.

Buenos Aires, Enero 7 de 1919.

Al Consejo Federal de la F. O. M.  
Presente.

Muy señores nuestros:

Acuso recibo a su nota fecha 3 de Enero, etc., y en contestación a la misma, el

Centro de Cabotaje mantiene su carta pasada con fecha 24 de Diciembre ppdo., con adjunto las resoluciones que empezaron a regir desde el día 1° de Enero del corriente año.

Al mismo tiempo, el Centro de Cabotaje Argentino debe dejar constancia de su profundo desagrado ante los manifiestos que ese Consejo Federal hace circular entre el personal, lo cual no deja de ser una falta absoluta de consideración a este Centro, que en todo momento ha sabido atender y atiende con el respeto y la atención debidas las reclamaciones que el personal a sus órdenes le merece.

Saludan a ustedes atentamente.

Ceferino S. Flores.  
Gerente

Federación Obrera Marítima

Buenos Aires, Enero 8 de 1918.

Señor Gerente del Centro de Cabotaje Argentino — 25 de Mayo 1915 — Capital.

De nuestra consideración:

En contestación a su nota de fecha 7 del corriente, el Consejo Federal cumple con el deber de informarle que en la asamblea general convocada al efecto se resolvió rechazar las proposiciones del Centro de Cabotaje, por los fundamentos que ya fueron expuestos en nuestra nota de fecha 3 del actual.

Aprovechamos la oportunidad para significarles a los señores armadores del Centro de Cabotaje que en ningún momento el Consejo Federal ha faltado a la consideración debida a los miembros de esa entidad. Nos ha causado profunda extrañeza que los Señores armadores hayan guardado un sugestivo silencio sobre los puntos fundamentales del pliego de condiciones, pretendiendo eludir una contestación franca y categórica con la cita de un manifiesto que nada tiene que ver con las comunicaciones oficiales que se han cambiado durante las gestiones realizadas con motivo de la presentación del pliego de condiciones.

Estamos convencidos de que si personas mal intencionadas no hubieran fomentado el aliciente de infligir una derrota a los trabajadores marítimos organizados, contando con la cooperación arbitraria de fuerzas extrañas a los intere-

CONFALOR?

ses en pugna, los señores armadores del Centro de Cabotaje no habrían provocado la huelga, de cuyas consecuencias serán los únicos responsables.

Sin otro particular, saludamos a usted muy atte. Por el Consejo Federal.

(Edo.): Fco. García.  
Secretario General

Departamento Nacional de Trabajo

Buenos Aires, Enero 8 de 1919.

Señor Presidente del Centro de Cabotaje Argentino, D. Pedro Mihanovich.

Cumplo en dirigirme al señor Presidente, y por su intermedio a los armadores que componen ese Centro, ofreciendo la mediación del Departamento Nacional del Trabajo, que interinamente presido, a los efectos de poner término a la huelga iniciada anoche por el personal de a bordo. La mediación ofrecida no tiene, por ahora, otro carácter que el de poner en contacto a las partes en conflicto, a fin de que ellas, directamente y por vía de conciliación, busquen una base de arreglo en que coincidan los diversos intereses en pugna. Si desgraciadamente esa conciliación fracasase, habría llegado el momento de proponer la solución arbitral como última instancia de esta gestión, que tiende, desde luego, a evitar los perjuicios inmediatos que la huelga acarrea a los intereses obreros y patronales y a la economía general del país.

La gestión de la referencia se alla autorizada por la ley orgánica de este Departamento (N° 8999) y por numerosos antecedentes, uno de los cuales — acaso el más interesante — es perfectamente conocido de ese Centro. Me refiero a la huelga marítima de Noviembre de 1916, a la que puso término el laudo arbitral de 4 de Enero de 1917 dado por el doctor don Julio Moreno, en quien el excelentísimo señor Presidente de la Nación delegó la función arbitral que le fuera confiada por obreros y patronos (Diciembre 21 de 1917). El mantenimiento por espacio de dos años de las condiciones de trabajo estipuladas en dicho laudo, constituye el mejor argumento en su favor. De ahí que el subscripto piense que la nueva huelga puede encontrar su fin, ya sea en un nuevo laudo, o ya en un contrato colectivo de trabajo, libremente concluí-

do por las partes, y en el que se estipule con todo el detalle suficiente, las condiciones de trabajo y los derechos y obligaciones respectivos de obreros y armadores. En el caso presente, la existencia previa de los organismos societarios, patronal y obrero, constituye una garantía de la posibilidad de realizar esta nueva forma de convenciones que tan buenos resultados prácticos ha dado en otros países y en el nuestro.

En concreto, pido al señor Presidente, quiera tener a bien:

- 1° Manifestar si el Centro de Cabotaje Argentino acepta la mediación del Departamento Nacional del Trabajo, a los efectos, por ahora, de acercar a las partes;
- 2° En caso afirmativo, designar desde ya una comisión de cinco representantes, a fin de que, en presencia de otros cinco que designarían los obreros, celebren una reunión previa de conciliación en las oficinas de este Departamento a la mayor brevedad posible; y
- 3° Remitir a este Departamento la documentación que juzgue necesario, para mejor información e ilustración de criterio.

Del mismo tenor de la presente se dirige en la fecha una nota a la Federación Obrera Marítima.

Saludo a usted con mi consideración más distinguida.

Alejandro M. Unsain.  
Presidente interino

Centro de Cabotaje Argentino

Buenos Aires, Enero 14 de 1919.

Señor Presidente del Departamento Nacional del Trabajo, Doctor Alejandro M. Unsain.

En nombre del Centro de Cabotaje Argentino tengo el agrado de contestar su nota del 8 corriente, por la que se ofrece a este Centro la mediación del Departamento Nacional del Trabajo a los efectos de poner término a la huelga iniciada por el personal de a bordo.

El ofrecimiento del Departamento no ha sido contestado antes por no haberse podido reunir, con motivo de las dificultades de estos días, a los Señores Armadores, los que pudieron concurrir recién

ayer a la reunión que se celebró para considerar este asunto.

Después de estudiar los antecedentes del conflicto, nuevamente los señores Armadores por unanimidad han considerado que era conveniente explicar al Departamento Nacional del Trabajo los orígenes de esta huelga y exponer las razones por las cuales la mediación del Departamento Nacional del Trabajo para solucionar este asunto por vía de conciliación sería, en este caso, desgraciadamente, inútil.

Como el señor Presidente de ese Departamento lo sabe, la huelga que se efectuó en el año 1916 terminó con el laudo del señor Jefe de Policía entonces, el doctor Julio Moreno, en quien el Excmo. señor Presidente de la República delegó la función arbitral que le fuera confiada por Armadores y tripulantes. Ese Laudo tiene justamente dos años; durante ese tiempo, los armadores han acordado todavía algunas otras mejoras, cuando éstas eran realmente justas y equitativas. Esta buena voluntad de los Armadores no ha sido correspondida por los tripulantes, cuyas exigencias han aumentado continuamente y se han traducido en pretensiones exageradas, no sólo en lo que se refiere al monto de los salarios, sino a las reglamentaciones del trabajo, pretendiendo reducir más y más las obligaciones de los trabajadores a bordo y complicarlas con toda clase de especializaciones y distingos que no son posibles en la industria del tráfico fluvial y manteniendo una situación de disciplina que perjudica los intereses, no sólo de los armadores, sino también del comercio que tiene que hacer uso de los transportes.

Así las cosas, el Centro de Cabotaje Argentino recibió, el día 11 de diciembre pasado, una nota del secretario general de la Federación Obrera Marítima, cuya copia adjuntamos, acompañada de un pliego de condiciones con un aumento general de salarios en forma verdaderamente absurda y con un reglamento de trabajo que pondría la navegación y los transportes en manos del personal subalterno, bajo la exclusiva dirección de la Federación Obrera Marítima. Sin embargo, el Centro de Cabotaje Argentino no rechazó de plano esta propuesta, sino que hizo un estudio detenido de todos los sa-

larios para llegar a proponer algunas mejoras posibles, pero exigiendo, al propio tiempo, que se regularizaran las condiciones de trabajo con un reglamento que se proyectó al efecto. La nota contestación y Reglamento de la referencia se acompañan también en copia.

Aceptado este reglamento de trabajo, el Centro podía discutir las modificaciones de los salarios en los casos en que tales modificaciones son aceptables, teniendo la garantía de que la nueva organización del trabajo restablecería la disciplina a bordo y permitiría, contando con algunas economías, efectuar los aumentos que fueran justos.

A esta nota la F. O. M. contestó, el 3 del corriente, con la que en copia acompañamos. Esta contestación de la F. O. M. plantea algunas cuestiones que deseamos brevemente analizar para que el Departamento Nacional del Trabajo juzgue de las pretensiones que se formulan.

En primer término, la expresada nota rechaza la propuesta de los Armadores; en segundo término, insiste en los aumentos de sueldo que ha solicitado, sin hacer referencia alguna al Laudo Arbitral del doctor Moreno, que, produciendo un aumento de consideración en los jornales y sin que se pueda afirmar por nadie que las condiciones del cabotaje han mejorado desde principios del año 1917 hasta la fecha, habiéndose mantenido el combustible y todos los demás elementos de reparación y trabajo al mismo o mayor precio, y sin que el crecimiento del tráfico se haya producido en proporción apreciable aumentado las entradas correspondientes.

Luego, la expresada nota de la F. O. M. afirma con mucha naturalidad que el asunto del "boycott" no debe ser asunto de los Armadores sino de los obreros, los que deben "gozar de entera libertad para obrar en cada caso de acuerdo con sus convicciones y de conformidad con los principios consagrados de la solidaridad de clase". Esto quiere decir, en otros términos, que el barco no puede cargar cuando y como quiera su Armador sino cuando y como quiera su tripulación.

Los conflictos, enredos y entorpecimiento de todo género que produce el boycott son indescriptibles. Barcos hay que han tenido que remover una parte

de la carga para sacar del fondo de la bodega unas cuantas bolsas de mercaderías que inadvertidamente se habían cargado y que pertenecían a un fabricante o consignatario boyceoteado. Esto, como se ve, no puede ser aceptado por los armadores. Las empresas de transporte fluvial están en algunos casos equiparados a los ferrocarriles, y si sería extraordinario que un tren, no se pusiera en marcha porque el maquinista se negara a moverlo por haberse cargado mercadería de una firma boyceoteada, de igual modo, ni los Armadores ni la Autoridad pueden permitir que la tripulación se niegue a salir con el barco por haberse cargado mercaderías de una firma que las asociaciones obreras han puesto en su índice.

Finalmente, la nota que analizamos se hace cargo de las observaciones muy fundadas que este Centro ha formulado sobre el régimen disciplinario a bordo, y manifiesta que la responsabilidad para mantener el orden y la disciplina a bordo incumben precisamente a la Federación Obrera Marítima. Así, pues, las responsabilidades que los Armadores tienen para con los cargadores estarían sujetas a la voluntad y a las disposiciones de la F. O. M. Todas las disposiciones legales del Código de Comercio Argentino, sobre las facultades del Capitán y de los Oficiales en sus relaciones con los tripulantes serían letra muerta, puesto que toda decisión estaría sujeta a la revisión o apelación ante la F. O. M. Cualquiera que tenga la menor noción de lo que es el comercio de transportes fluviales o marítimos, comprenderá que tal pretensión es sencillamente absurda y que todo el trabajo se hace verdaderamente imposible si los Capitanes no conservan la autoridad necesaria para hacer respetar la disciplina y el trabajo a bordo. Se explicaría tal pretensión de la F. O. M. si realmente las tripulaciones de nuestros barcos hubieran sido víctimas de vejaciones, injusticias y malos tratamientos. Pero felizmente jamás ha ocurrido tal cosa, jamás se han presentado quejas sobre la conducta de los Capitanes con respecto a la tripulación, y, por el contrario, puede afirmarse que siempre los capitanes y la Oficialidad de nuestros barcos ha sido en extremo benevolente con todos los hombres de trabajo. La pretensión, pues, de

la F. O. M. de contralorear la disciplina a bordo, además de ser absurda y contraria a nuestras leyes, no tiene ningún antecedente en los hechos que la justifican.

La expresada nota del 3 de Enero, fue contestada por el Centro de Cabotaje Argentino con la nota del 7 del mismo mes que en copia acompañamos y en respuesta a esta la F. O. M., por nota de enero 8, cuya copia adjuntamos también, declaró definitivamente rechazada la propuesta y declaró la huelga.

Expuestos así los antecedentes de este conflicto, los Armadores entienden que han hecho por su parte todo lo posible para evitarlo y que la situación ha llegado a tal extremo que toda transacción sobre estas cuestiones fundamentales de disciplina importaría aceptar el desorden a bordo y la ruina de la industria. No consideran, en consecuencia viable la propuesta de conciliación que el Departamento Nacional del Trabajo formula, y se limitan, por el momento, a facilitarle, con las copias, toda la documentación a que nos hemos referido en el curso de esta exposición, el estudio de todos los antecedentes de esta huelga, para que ese Departamento pueda formular un juicio acertado sobre las causas del conflicto y sobre las razones que asisten a los armadores para rechazar los pliegos de condiciones de la Federación Obrera Marítima.

Saludamos al señor Presidente del Departamento con toda consideración.

Centro de Cabotaje Argentino  
(Fdo.): J. A. Dodero — Presidente.  
(Fdo.): Domingo Davide, por el Secretario.

Centro de Cabotaje Argentino  
Buenos Aires, Enero 24 de 1919.  
Señor Prefecto General de Puertos.

Capitán de Navío D. Carlos Miranda.  
En nombre del Centro de Cabotaje Argentino tengo el agrado de dirigirme al señor Prefecto para informarle de las últimas resoluciones adoptadas por este Centro con relación al conflicto obrero pendiente.

Cada uno de los puntos ha sido objeto de un detenido estudio y el Centro ha convocado a diversas reuniones a los Ar-

madores, y escuchado todas las opiniones. Unánimemente se ha considerado que por parte de los Armadores, debía agotarse todos los medios para obtener la cesación de la huelga, que hiere sus intereses, pero que al propio tiempo ocasiona un daño incalculable a la economía general del país. Con este espíritu de conciliación, pues, pero manteniendo principios que son indispensables para el trabajo y el orden a bordo, el Centro de Cabotaje ha formulado las siguientes cuatro reglas fundamentales para la reanudación del tráfico fluvial y marítimo.

- 1º La disciplina a bordo de los buques de la matrícula nacional se regirá por las Ordenanzas y disposiciones de la Prefectura General de Puertos, y aquellas ordenanzas que se pudieran dictar para la mayor estabilidad del personal.
- 2º Los Armadores nombrarán por intermedio del Capitán, o Patrón, la tripulación del buque.
- 3º La tripulación se obliga a embarcar y desembarcar toda carga que la Administración o Armadores ordenen, sin que los tripulantes tengan derecho a formular objeción alguna relativa al cargador o consignatario. Igual disposición regirá para el embarque y desembarque de pasajeros.
- 4º El servicio de cámara, cocineros, ayudantes, etc., no se turnará, debiendo establecerse a bordo, de manera que cada uno tenga durante el mes cuatro días francos.

Estas mismas disposiciones han sido aprobadas por el Centro de Lanqueros de la Capital y por el Centro de Cabotaje del Litoral (Rosario), de manera que se puede decir que la unanimidad del cabotaje fluvial y marítimo considera que esas son las bases fundamentales para la organización del trabajo a bordo, y que no se podrá prescindir de ellas en ningún caso.

Habiendo sido estas condiciones ya aceptadas por los obreros, según nos lo ha manifestado el señor prefecto, rogamos a V. S. se sirva confirmarnos esa resolución, a fin de proceder de inmediato a reanudar el tráfico, previa discusión de los salarios.

Saluda al señor Prefecto General con toda consideración.

Centro de Cabotaje Argentino.  
Firmados: Carlos Attwell, Secretario —  
José A. Dodero, Presidente  
Centro de Lanqueros: José Castellano —  
J. Pinasco  
Por el Centro de Cabotaje del Litoral  
Rosario, D. Villaroel, Angel Gasperi

CENTRO DE CABOTAJE ARGENTINO  
25 de Mayo 195 — 6º piso

Buenos Aires, Febrero 1º de 1919.

Señor prefecto general de puertos,  
Capitán de Fragata D. Ricardo Camino.

Señor Prefecto:

De acuerdo con las resoluciones adoptadas esa prefectura general, en las discusiones realizadas entre este Centro y los delegados de los Obreros Marítimos ante el señor Prefecto, nos es grato adjuntarle la reglamentación del trabajo a bordo, salarios y extras que empezarán a regir desde el día de la fecha, para el personal a bordo de las embarcaciones de los Armadores afiliados a este Centro.

Agradeciendo al señor prefecto de su conformidad a lo establecido, cúmplenos saludarlo con la mayor consideración.

Centro de Cabotaje Argentino  
Carlos Attwell, Secretario — José A. Dodero, Presidente

Prefectura General de Puertos  
Buenos Aires, Febrero 1º de 1919.

Señor presidente del Centro de Cabotaje Argentino.

Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente para manifestarle que, la Reglamentación del Trabajo, salarios y extras que me ha remitido con su nota de la fecha, está de conformidad con la que ha quedado establecida ante el subscrito entre los Delegados de ese Centro y de los obreros marítimos para el personal de las embarcaciones de los Armadores afiliados al Centro de Cabotaje Argentino y que debe regir desde el 1º del corriente mes y año.

Saludo al señor Presidente con la mayor consideración.

Ricardo Camino,  
Prefecto General de Puertos

Febrero 5 de 1919.

Señor Prefecto general de puertos,  
Capitán de Fragata D. Ricardo Camino  
Señor Prefecto:

En nombre del Centro de Cabotaje Argentino, informo al señor prefecto que los Armadores se ven obligados a suspender todas las operaciones y a amarrar los barcos. Esta resolución a debido ser tomada porque los obreros, incitados descubierta y subrepticamente por la Federación Marítima, se resisten a cumplir las condiciones de trabajo estipuladas con intervención de esa Prefectura, y aceptadas categóricamente por ellos según comunicación oficial del señor Prefecto.

En consecuencia, todo lo convenido al respecto, así como el aumento de salarios queda, desde hoy, sin efecto y el tráfico totalmente paralizado.

No escapará al señor Prefecto la gravedad de esta situación y los enormes perjuicios que sufrirá el comercio y la industria de la República, pero este Centro ha debido proceder con toda energía, no pudiendo tolerar que se viole lo convenido solo veinte y cuatro horas antes, con intervención de la misma autoridad.

Conociendo que conflictos semejantes se han producido con los Armadores del Centro de Navegación Transatlántica y dada la estrecha relación que existe entre el movimiento marítimo y el trabajo fluvial, deseamos hacer presente al señor Prefecto que los Armadores del Centro de Cabotaje Argentino no podrán reanudar sus operaciones si no se reanuda a la vez el trabajo en los vapores de ultramar.

El Centro de Cabotaje Argentino procede enteramente de acuerdo con el Cabotaje del Litoral y el Centro de Lancheros del Puerto.

Saludamos al señor Prefecto muy atte.  
Carlos Attwell. José A. Dodero.  
Secretario Presidente

Buenos Aires, Febrero 5 de 1919.

Señor Presidente de la Asociación Nacional del trabajo, don Pedro Christophersen.

Presente.

Muy señor mío:

Tengo el agrado de dirigirme a usted haciéndole saber que el Centro de Cabotaje Argentino que tengo el honor de presidir, resolvió, en una sesión celebrada ayer, poner en manos de la Asociación del Trabajo la resolución del nuevo conflicto producido por los obreros marítimos, al negarse a cumplir las cláusulas convenidas por intermedio de la Prefectura General de Puertos.

Haciendo acto de solidaridad con el Centro de Navegación Transatlántica y el de Lancheros del puerto de la capital, hizo suspender el trabajo en el día de hoy, y comunicó al señor Prefecto General de Puertos las razones muy poderosas que obligaban al Centro a proceder en esa forma.

Acompaño copia de la nota pasada al señor Presidente, para conocimiento de esa Asociación.

Saluda al señor Presidente con su mayor consideración.

Carlos Attwell. José A. Dodero.  
Secretario Presidente

Señor Director General de Obras Hidráulicas. — Ministerio de Obras Públicas, Ing. don Humberto Canale.

Muy señor mío:

Acuso recibo de su atenta de fecha 22 etc., con adjunto decreto del Poder Ejecutivo relacionado con la oficialización de los servicios portuarios y servicios fluviales. Habiendo sometido a la Asociación del Trabajo la solución del conflicto de este Centro, ella recogerá las observaciones formuladas por los diferentes Centros interesados, y las pondrá en conocimiento del señor Ministro del Interior.

Saludamos al señor Director General con toda consideración.

Centro de Cabotaje Argentino.

Carlos Attwell. José A. Dodero.  
Secretario Presidente

Buenos Aires, Marzo 21 de 1920.

Señor Administrador de la aduana de la capital.

El Centro de Cabotaje Argentino se presenta al señor Administrador y expone:

Este Centro, en la asamblea realizada en la fecha de ayer, ha tomado conocimiento de las quejas formuladas por todos los armadores con motivo de haber

les negado el personal necesario para la descarga de sus embarcaciones.

El Decreto de fecha 16 del corriente establece en el artículo 1º, que la aduana de la Capital procederá a efectuar de inmediato todos los servicios de carga y descarga a los buques que presenten su documentación; este artículo no distingue entre buques de cabotaje y buques de ultramar. No puede, por otra parte, haber duda de que la mente del decreto es hacer realizar la descarga, tanto de los buques del cabotaje como de los de ultramar, desde que en el artículo 6º del mismo Decreto se establece que si los capitanes de buques de Cabotaje o Armadores se rehúsan a iniciar las operaciones de carga y descarga, dentro de los términos establecidos por las Ordenanzas de Aduana, serán intimados para que abandonen el Puerto.

Ahora bien: en todas las peticiones del personal por los armadores de este Centro se les ha intimado previamente que manifiesten si tienen tripulación a bordo y hecha la manifestación de que no existía tripulación porque, como es público y notorio, las tripulaciones están en huelga por resolución de la Federación Obrera Marítima, el señor Administrador les ha hecho saber que la Administración "No se encuentra autorizada para realizar las operaciones de descarga, teniendo en cuenta que la descarga de los vapores y lanchas se presta con los elementos propios de a bordo y no están aún oficializados los servicios del Cabotaje Nacional".

Entendemos, señor administrador, que existe en esta afirmación un grave error; la carga y descarga de los vapores de cabotaje y la carga y descarga de las lanchas no se realiza con los elementos propios de a bordo, sino con el mismo personal que opera actualmente en los buques de Ultramar, con intervención más o menos directa de la Aduana.

Si esa repartición, pues, nos niega el personal para efectuar la descarga de los vapores y de las lanchas, ya sea porque no quiere facilitarlo por razones especiales o porque no disponga de él, no corresponde se haga efectivo respecto a las lanchas y vapores de Cabotaje la intimitación que establece el artículo 6º del recordado decreto del 15 del corriente.

En consecuencia, en nombre del Centro que presido y en salvaguardia de los derechos de los Armadores que lo componen, vengo a dejar constancia, a efectos de salvar nuestra responsabilidad con respecto a la aplicación del mencionado artículo 6º, y con respecto a los reclamos que pudieran formular los dueños de las mercaderías que se hallan a bordo. Lo que pedimos se tenga presente.

Será justicia.

Centro de Cabotaje Argentino.

Firmados: Carlos Attwell — Secretario  
José A. Dodero — Presidente

Buenos Aires, marzo 24 de 1919.

Señor administrador de la Aduana de la Capital. — Don Antonio Lozano.

El Centro de Cabotaje Argentino, que tengo el honor de presidir, ha considerado en su asamblea de la fecha las bases para la reanudación del trabajo que han sido presentados al señor ingeniero Canale por la Federación Obrera Marítima, y que el señor Administrador se ha servido hacernos conocer. Después de un examen detenido de dichas bases, el Centro de Cabotaje Argentino, manifiesta:

Que no puede apartarse en lo más mínimo de las cuatro reglas fundamentales de disciplina y de trabajo que se sentaron desde el principio de este conflicto y que fueron aceptadas por los obreros, según la comunicación del Gobierno de la Nación, que se comprometió, además, a hacerlas cumplir y respetar. Después de aceptar las cuatro bases se convino un aumento considerable en la escala de salarios, aumento que ha sido dejado sin efecto desde el momento en que se dejaron de cumplir las condiciones establecidas en las cuatro bases mencionadas.

Antes de entrar a estudiar el nuevo pliego, deseamos manifestar nuestra extrañeza de que nos presenten ahora tales bases. En efecto, en las últimas conferencias realizadas con los delegados de la Asociación del Trabajo, el Ministro de Obras Públicas les manifestó que los obreros aceptaban, con referencia al "boycott" el "compromiso recíproco de no ejercerlo" y el principio de la libre elección del personal, no quedando pendiente otra cuestión que la del pago de

los salarios por el tiempo en que no se ha trabajado.

Con el nuevo pliego — a que el Gobierno da curso — se retrotraen todas las gestiones a su punto de partida, y prescindiéndose de los compromisos ya contraídos, se deja planteado el conflicto en los mismos términos que el primer día.

Queremos también dejar constancia que si bien el pliego que se nos remite dice que se trata de "bases aceptadas por los obreros de la F. O. M. el día 15 de Marzo en el despacho de S. E. el Ministro de Obras Públicas", sólo nos ha sido comunicado por el señor Administrador el día 22 del corriente.

Al mismo tiempo, nos permitimos adjuntar copia de una nota que este centro remitió el 21 del corriente a esa Administración y de la cual hasta ahora no se ha recibido respuesta alguna.

Las nuevas bases que el señor Ingeniero H. Canale ha recogido importan de nuevo la negación de aquellos cuatro principios de trabajo y disciplina que son indispensables para el comercio de transportes.

No se ocupa, en primer término, del "boycott", y ya hemos dicho y repetido que sobre este punto los armadores no está dispuestos a aceptar transacción. La carga y descarga de los barcos debe verificarse de acuerdo con los contratos de fletamento que el armador suscribe y no de acuerdo con la voluntad de un grupo de tripulantes. Si en cualquier industria privada se consideraría absurdo que los obreros puedan obligar a los patrones a vender su mercadería a tales o cuales personas o a no venderlas a tales o cuales otras, tal pretensión llega a los límites de lo inconcebible tratándose de industrias que prestan servicios públicos. ¿Cómo se calificaría la pretensión de una asociación sindical que exigiera que la compañía de luz de una ciudad no atendiera los servicios de luz que tiene contratados con una fábrica o con una casa de comercio, porque los propietarios de esa industria o comercio han sido "boycoteados"? Si esto pasaría de todos los límites tolerables entre los medios que pueden usarse en la lucha entre el capital y el trabajo, consideramos que es mu-

cho más extraordinario aun que se pueda aplicar el "boycott" en las empresas de transportes. Si una transacción se admitiera sobre este principio se permitiría el "boycott" a las empresas de transportes fluviales, no habría ningún motivo más adelante para no aceptarlo igualmente en las empresas de transportes terrestres y tendríamos muy pronto el espectáculo extraordinario de trenes abandonados por los maquinistas en las estaciones a causa de haberse cargado o quererse cargar mercadería de algún industrial "boycoteado". Avanzando aun más, no tardaríamos tampoco en llegar a admitir que los obreros no atiendan servicios del estado, "boycotear" también a los patrones que fueran puestos en el índice por algunos sindicatos confederados, y de este modo llegaríamos a ver industrias condenadas a no gozar de los servicios de luz, aguas corrientes y correos. ¿Y es esto posible y tolerable? Evidentemente no. Por ello mantenemos, pues, firmemente nuestro propósito de no transigir en esta cuestión del "boycott" y no queremos al respecto malentendidos o engaños. Los obreros deben reconocer una vez por todas que no está en su derecho, por una pretendida solidaridad, regir el trabajo de los transportes fluviales o marítimos.

El pliego que contestamos establece, además, reglas absolutamente contrarias al principio de la libre elección del personal por parte de los armadores. Ese principio tampoco admite transacción y no puede ser violado. Todo armador tiene derecho a elegir el personal que debe trabajar en sus barcos dentro del que reúne las condiciones que las ordenanzas y reglamentos de la prefectura general determinan. Si el Gobierno hubiera entendido que para tener derecho de ocupar un puesto de trabajo en cualquiera barco de la marina mercante nacional, es necesario ser miembro de la Federación Obrera Marítima, así lo hubiera establecido en sus decretos o reglamentos. Pero no ha sido, ni ha podido ser así, y si las autoridades apoyaran en cualquier forma tal pretensión de la Federación Obrera Marítima y los armadores llegaran a transar con ella, el Gobierno habría creado en la industria de transportes una autoridad superior a la del mismo Gobierno y habría entregado para

siempre el contralor de esta industria a la dirección irresponsable de entidades privadas, de asociaciones sindicalistas que ni tienen personería jurídica, ni organización estable, ni responsabilidad.

La renuncia, pues, a la libre elección del personal por parte de los armadores nos llevaría directamente a la entrega de nuestros barcos a sus tripulaciones; la disciplina desaparecería por completo de a bordo y el desorden en esta industria y su ruina sería su más inmediata consecuencia. En ninguno de los países de Europa y de América más adelantados en la industria del transporte fluvial y marítimo ha sido adoptado tal sistema, que suprime la libertad de trabajo y crea dentro del estado organismos con más fuerzas y facultades que las del mismo Gobierno.

Ese régimen no existe en nuestros ferrocarriles y no vemos porque razón habría de imponerse en los vapores.

Por nuestra parte, al mantener nuestro principio de la libre elección del personal, no hacemos sino ampararnos y reclamar el respeto de nuestros derechos establecidos y garantizados por las leyes de la república. No se puede siquiera decir que estas leyes sean inconvenientes o anticuadas, pues hasta ahora no hemos visto que el Poder Ejecutivo, que se interesa tanto por estos problemas obreros, o algunos de los diputados que representan en el Congreso de la Nación las ideas más avanzadas, hayan siquiera presentado algún proyecto de ley que tienda a establecer que los obreros no inscriptos en determinados sindicatos no pueden trabajar o que los patrones no pueden elegir su personal obrero sino dentro de los inscriptos en señalados sindicatos. Y si estos proyectos no se han presentado es sencillamente porque es imposible que se presenten y porque sería absurdo suponer que en nuestro régimen industrial el patrón no tuviera facultad de elegir su personal obrero.

Además de ser, como hemos demostrado, absurdo, queremos arrancar la facultad de elegir nuestro personal, debemos agregar que desde el punto de vista práctico tal convenio con la Federación Obrera Marítima no tiene razón alguna de ser. Jamás en ninguna de las empresas que efectúan el comercio de trans-

porte se ha hecho campaña contra la F. O. M. ni se ha negado a emplear los obreros asociados a ese sindicato; jamás se ha hecho distinción entre los obreros afiliados o no afiliados. Tampoco se ha prohibido ni limitado en manera alguna que la Federación Obrera Marítima hiciera propaganda entre el personal empleado y obtuviera que los obreros no afiliados se inscribieran en la Federación; jamás se han usado tampoco represalias contra los dirigentes y obreros de la Federación.

En tales circunstancias, pues, pretender obligar a los patrones a no emplear sino personal de la Federación, es exigir que los patrones sean un instrumento de la Federación misma, obligando a todos sus obreros a que se afilien a ese Sindicato y entregando así el manejo completo de todo el personal de las empresas y de los Armadores.

En consecuencia, sobre esos dos principios expresados, el Centro de Cabotaje Argentino, confirma su resolución de no aceptar transacciones ni cláusulas confusas y en que debe quedar perfectamente establecido que en el comercio de transportes no puede haber "boycott", debiendo las cargas moverse de acuerdo con los contratos que hagan los Armadores, y que los Armadores gocen de plena libertad de elegir su personal obrero, dentro de los hombres que tienen los certificados de idoneidad que otorga la Prefectura Marítima.

Ya que se nos presenta la nueva oportunidad de contestar una propuesta transmitida por intermedio de las autoridades nacionales, séanos permitido una vez más reclamar nuevamente el cumplimiento del convenio que fué aceptado por los obreros y garantizado con la palabra misma del Gobierno de la Nación. La continuación de la huelga causa enormes perjuicios a la industria de transportes, pero éstos son insignificantes en relación a los que sufre la producción de todo el país. Si esta situación no cesa inmediatamente, los más graves e irremediables males, serán en breve su consecuencia y protestamos desde ahora de que no podremos ser condenados responsables de la ruina que será su efecto inmediato.

La opinión pública reclama con razón la intervención enérgica del Gobierno,

intendidos en las diversas confe-  
rencias que con ellos hemos mantenido  
han reconocido, sin excepción, que toda  
la razón estaba de nuestra parte al exi-  
gir la supresión del "boycott" y la li-  
bre elección del personal. El Gobierno  
no puede mirar impasible esta situación  
porque una función esencial del Gobier-  
no es amparar la vida y la libertad de  
los ciudadanos y cuidar la economía ge-  
neral, suprimiendo los factores que pue-  
dan perturbarla.

Ayer mismo, uno de los más grandes  
políticos británicos, refiriéndose a la huel-  
ga de los mineros de carbón, ha declara-  
do que el "gobierno no toleraría una  
huelga injusta". "Si semejante huelga se  
produce, ha dicho, el Gobierno no podrá  
hacer otra cosa que poner en juego, sin  
la menor vacilación, todos los recursos  
del Estado, con el fin de sofocarla rápi-  
damente. Esto no es en modo alguno una  
amenaza.

Ningún Gobierno podría seguir otra  
línea de conducta. Si una fracción cual-  
quiera de la población, por importante  
que ella sea, y por las simpatías que pue-  
da despertar, entabla la lucha contra la  
colectividad entera, de la cual es repre-  
sentante el Gobierno, si esta lucha ocu-  
rre, ella sólo podrá resolverse de una  
manera, pues de lo contrario ella signi-  
ficaría el término de todo Gobierno en  
la Gran Bretaña".

Dejando así contestada la comunica-  
ción que el señor Administrador se sirvió  
hacernos, saludar al señor Administra-  
dor con toda consideración.

Firmados: José A. Dodero — Presidente.  
Carlos Attwell — Secretario

Aduana de la Capital

Administración

Buenos Aires, Marzo 26 de 1919.

Al señor presidente del Centro de Ca-  
botaje Argentino:

Con el propósito de obtener se realice  
en mi despacho una entrevista entre los  
representantes de esa Institución y de la  
Federación Obrera Marítima, tengo el  
agrado de dirigirme al señor Presidente,  
solicitándole quiera tener la deferencia  
de disponer la designación de un núme-  
ro de delegados, para concurrir a ese  
acto.

Solicítale, también, quiera dignarse ob-  
tener que el Centro de Lancheros, desig-  
na sus representantes a esta conferencia.  
Ruégole quiera significarme el día y  
hora en que podré esperar a los señores  
Delegados, para fijarla a los demás con-  
currentes.

Saluda al señor Presidente con su ma-  
yor consideración.

(Fdo.): Antonio Lozano.

Centro de Cabotaje Argentino

Buenos Aires, Marzo 27 de 1919.

Señor Administrador de la Aduana de  
la Capital don Antonio Lozano:

En nombre del Centro de Cabotaje  
Argentino, del Centro de Lancheros y  
del Centro de Cabotaje del Litoral, acu-  
samos recibo de la nota del señor admi-  
nistrador de fecha de ayer, en la que nos  
invita a nombrar una delegación para  
realizar en su despacho una entrevista  
con los representantes de la F. O. M.

El Centro de Cabotaje Argentino y el  
Centro de Lancheros han tomado en con-  
sideración, en asamblea, la invitación del  
señor Administrador de la Aduana de la  
capital y lamentamos informar al señor  
Administrador que los centros expresa-  
dos y los delegados del Centro de Cabo-  
taje del Litoral han considerado que no  
puede aceptarse la realización de la con-  
ferencia que se propone, mientras los  
obreros no resuelvan cumplir las cuatro  
bases de organización y disciplina de  
trabajo que fueron aceptadas y a las  
que nos hemos referido extensamente en  
nuestra nota de fecha 24 del corriente.

Como hemos manifestado y repetido  
en una serie de documentos, no podemos  
aceptar transacciones ni equívocos sobre  
los cuatro principios de organización y  
disciplina del trabajo presentadas por el  
Centro de Cabotaje Argentino, que cons-  
tituyeron el convenio aceptado por los  
obreros y garantido por el Gobierno de  
la Nación. Una reunión, pues, para dis-  
cutir estos puntos sería absolutamente  
inútil.

Una vez que los obreros resuelvan cum-  
plir el convenio mencionado, no tondre-  
mos inconveniente alguno en designar  
delegados para discutir cuestiones de de-  
talles y considerar las planillas de sueldo

que deben regir para todos los tripu-  
lantes.

Agradeciendo el interés que el señor  
Administrador demuestra por la pronta  
solución de este conflicto, que tantos per-  
juicios causa, saludamos al señor Admi-  
nistrador con toda consideración.

Firmados: José A. Dodero, Presidente  
del C. de Cabotaje Argentino.  
Carlos Attwell, Secretario del  
C. de Cabotaje Argentino.  
José Castellanos, Presidente del  
C. de Lancheros de Puerto de  
la Capital.

Baldomero Villaroel, Delegado  
del C. de Cabotaje del Litoral.

Aduana de la Capital

Administración

Buenos Aires, Marzo 29 de 1919.

Al señor Presidente del Centro de Ca-  
botaje Argentino:

Tengo el agrado de dirigirme al señor  
Presidente, remitiéndole copia del decre-  
to del P. E. de fecha 28 del corriente  
mes y reglamentación del cabotaje, de-  
jándolo por la presente notificado de las  
resoluciones de referencia.

Espera esta Administración que el se-  
ñor Presidente dispondrá se presente la  
valiosa cooperación de ese Centro, a los  
efectos de obtener la normalización del  
servicio de cabotaje, a la brevedad posi-  
ble.

Saluda al señor Presidente con su ma-  
yor consideración.

Antonio Lozano.

Decreto de Oficialización

Buenos Aires, Marzo 28 de 1919.

"Habiéndose normalizado el movimien-  
to de carga y descarga de buques de ul-  
tramar como una consecuencia de las me-  
didas adoptadas por el Poder Ejecutivo  
en su decreto de fecha 15 del corriente  
mes, y considerando que esas operacio-  
nes deben extenderse también a las que  
realizan las embarcaciones mayores y  
menores del cabotaje nacional, con to-  
das las condiciones de un servicio pú-  
blico; que consultando los considerables  
intereses afectados por la paralización de  
este servicio y sus causas determinantes,

corresponde al gobierno obviar todos los  
inconvenientes que se oponen a su regu-  
larización, el Poder Ejecutivo de la Na-  
ción, en acuerdo general de ministros,  
decreta:

Artículo 1°. Oficializanse los servicios  
del cabotaje nacional, debiendo la adua-  
na de la capital, secundada por la Pre-  
fectura General de Puertos, suministrar  
el personal de a bordo de los vapores, bu-  
ques, lanchas y demás embarcaciones, de  
acuerdo con las disposiciones del Código  
de Comercio.

Art. 2°. Los agentes, compañías o pro-  
pietarios de embarcaciones de cabotaje  
pasarán un memorándum a la Aduana  
de la Capital, dentro del plazo de cuarenta  
y ocho horas, determinando el tonelaje  
de sus embarcaciones mayores y me-  
nores de bandera nacional y su conformi-  
dad con las tarifas convenidas última-  
mente entre las empresas y su personal  
para el pago de este último.

Art. 3°. Toda operación que se realice  
con el buque o embarcación, ya sea car-  
ga, descarga, alije, trasbordos y reem-  
barcos, se entiende comprendida en este  
decreto.

Art. 4°. Estará a cargo de la compañía  
o agente el cobro de los fletes respecti-  
vos en los buques o embarcaciones de su  
propiedad.

Art. 5°. Autorízase a la Aduana de la  
Capital para que abone los jornales por  
los días del mes de Febrero que se adeu-  
de a las tripulaciones respectivas, impu-  
tándose este gasto a la cuenta de servi-  
cios portuarios.

Art. 6°. Los propietarios o agentes de-  
berán depositar el importe de los sueldos  
de sus respectivas tripulaciones antes  
del 25 de cada mes, en la sucursal nú-  
mero 11 del Banco de la Nación Argenti-  
na, "Cuenta tripulaciones oficiales" que  
al efecto se abrirá a la orden del admi-  
nistrador de la Aduana de la Capital, de-  
biendo esta repartición efectuar directa-  
mente los pagos.

Art. 7°. Autorízase a la Administra-  
ción de la Aduana de la Capital a em-  
plear de inmediato las embarcaciones fis-  
cales para toda otra operación en el  
puerto de la capital.

Art. 8°. Autorízase a la Aduana de la  
Capital para adoptar todas las medidas

conducentes para el mejor cumplimiento de este decreto.

Buenos Aires, Marzo 31 de 1919.

Nota del Centro Cabotaje al Excmo. Señor ministro de Hacienda:

El Centro de Cabotaje Argentino, el Centro de Lancheros del Puerto de la Capital y los Delegados del Centro de Cabotaje del Litoral, han tomado conocimiento, en la asamblea de la fecha, del Decreto dictado por el P. E. el 28 del corriente, así como de la reglamentación formulada por el Señor Administrador de la aduana de la capital, vienen a expresar a V. E. algunas observaciones fundamentales, al par que solicitar aclaración de algunas de sus disposiciones.

### I

El Decreto establece en su artículo 1º que se oficializan los servicios del Cabotaje Nacional, debiendo la Aduana de la Capital, secundada por la Prefectura General de Puertos, suministrar el personal de a bordo de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio.

No entendemos claramente lo que significa oficializar los servicios del Cabotaje, porque ni en nuestros Códigos, ni en nuestras leyes de marina existe una disposición que determine el alcance de ese término, pero debemos suponer que no se ha querido decir que el servicio de los transportes fluviales se realizaría en adelante por el Gobierno de la Nación. Si esto fuera así, importaría sencillamente la confiscación de toda la marina mercante nacional para ponerla bajo un régimen de administración que el P. E. puede considerar muy conveniente, pero que está en el derecho de los Armadores no aceptar, tratándose de disponer de su propiedad en forma muy contraria a sus intereses.

### II

Felizmente, leyendo íntegro el texto del Decreto parece que la mente del P. E. ha sido exclusivamente disponer que el trabajo a bordo de los vapores y demás embarcaciones se efectúe con personal suministrado por la Aduana de la Capital; el mismo art. 1º del Decreto establece que este suministro del personal

"debe hacerse de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio".

Este es el primer punto oscuro que, por ser de grandísima importancia para la vida del cabotaje, requiere una aclaración, que solicitamos de V. E. En efecto, no encontramos en el Código de Comercio disposición alguna que establezca la intervención de ninguna repartición pública en la designación del personal de a bordo. Por el contrario, las disposiciones de este Código, como las de todas las legislaciones marítimas del mundo, establecen claramente que sólo al armador corresponde hacer el nombramiento y ajuste de los Capitanes y despedirlos sin necesidad de expresar causa (Art. 891), y al Capitán, formar la tripulación del buque, eligiendo y ajustando los Oficiales y marineros, obrando siempre de acuerdo con el Armador en los lugares en que éste se halle presente. (Art. 907).

Un decreto, pues, que estableciera que la tripulación de a bordo es designada por el administrador de la aduana de la Capital o por el Jefe de cualquier otra repartición pública, importaría una violación evidente de los derechos del Armador, establecidos en el Código de Comercio. Tal disposición importaría una profunda modificación de todo el régimen del mismo Código y plantearía una serie de interrogantes sobre cuestiones muy serias de derecho privado. En efecto, el Código hace responsable al Armador de los actos de los tripulantes cuando estos ocasionan perjuicios a la carga o a otros navíos. ¿Quién responderá de estos perjuicios si el personal de a bordo se designa por el Gobierno de la Nación contra la voluntad de los Armadores? ¿Y quién responderá, además, a los armadores mismos por la pérdida de los barcos u otros daños que éstos sufran si la Administración de la Aduana coloca a bordo personal incompetente o que trabaja con negligencia? Basta enunciar estas cuestiones para darse cuenta de la gravedad que importaría la adopción de un sistema que arrancara el contralor de las embarcaciones de manos de sus legítimos dueños, para entregarla a la dirección de una Repartición Pública. Nadie puede pensar, por otra parte, que podrían implantarse reformas tan profundas en nuestra legislación comercial sin

ser sancionadas por la Ley del Congreso de la Nación.

Por esto, el Centro de Cabotaje entiende que el P. E. no desea desconocer los derechos consagrados por las disposiciones legales citadas y considera entonces que el alcance del primer artículo del Decreto citado no es otro que ofrecer a los Armadores personal matriculado en la Prefectura General de Puertos de acuerdo con las Ordenanzas, para que los Armadores lo designen de conformidad con las disposiciones del Código de Comercio.

### III

Interpretando así este artículo del Decreto, surge la primera dificultad, sobre la que deseamos una aclaración.

Como V. E. conocerá sin duda por las numerosas y extensas notas dirigidas al P. E. uno de los puntos fundamentales que los Armadores han establecido, como principio del trabajo a bordo, es la libre elección del personal, es decir, el derecho del Armador de tomar personal afiliado o no a determinados Sindicatos obreros. En nota dirigida al Señor Administrador de la Aduana de la Capital con fecha 24 del corriente hemos explicado las muy graves razones que movían a los Armadores a mantener este principio a costa de los más grandes sacrificios y hemos demostrado que una política administrativa que cooperara a establecer lo contrario, entregaría prácticamente el manejo de los grandes intereses de la Marina Nacional al capricho de Sindicatos obreros sin organización legal y sin responsabilidad de ninguna especie. Debemos entonces preguntarnos si cuando el artículo primero del Decreto habla de suministrar el personal de a bordo por intermedio de la Aduana de la capital, se quiere decir que el armador podrá presentar a la aduana el personal que él quiera, siempre que esté inscripto en los registros de idoneidad que lleva la prefectura marítima, sin exigirle otra condición, o si será forzoso que el personal pertenezca a los sindicatos de la F. O. M.

Ayer se publicó ya una declaración de la F. O. M., manteniendo sus resoluciones anteriores de no trabajar, o navegar, con personal no federado, es decir, pues,

que ese Sindicato quiere imponer desde ya sus condiciones al personal que trabaja con intervención del Gobierno y creemos de la más imprescindible necesidad una declaración oficial sobre si dichas pretensiones serán desestimadas por las autoridades.

Esta declaración es muy necesaria en presencia de las manifestaciones de la F. O. M., porque en la aplicación del Decreto del P. E. sobre oficialización de los servicios de carga y descarga de los buques de ultramar de fecha 15 de Marzo ha resultado en la practica que algunas reparticiones han entendido que no podían efectuarse trabajos sino con el personal de determinados Sindicatos o con el beneplácito del personal de los mismos.

Deseáramos, pues, que quedara bien establecido y aclarado el derecho de los Armadores de trabajar con personal afiliado o no a la Federación y solicitaríamos que sobre este punto se dictaran disposiciones claras y se dieran instrucciones terminantes a la Administración de la Aduana.

Si las autoridades se limitan a presentarnos listas de personal federado, excluyendo a todo obrero no afiliado a la F. O. M., entregarían, lisa y llanamente, nuestra marina mercante al arbitrio de este Sindicato y las consecuencias de este acto de Gobierno serían tan graves como perniciosas.

### IV

En el Decreto que estudiamos, en el artículo 2º, el P. E. dispone que la aduana de la Capital abonará los sueldos de los tripulantes "de conformidad con las tarifas convenidas últimamente entre las empresas y su personal para el pago de éste último".

El P. E. olvida en esta disposición que el expresado convenio sobre aumentos de salarios es sólo una parte del convenio suscrito entre los armadores y el personal embarcado. El convenio de salarios fué condicional y se aceptó sólo después que los obreros aceptaron las cuatro cláusulas de organización y disciplina del trabajo que formuló el Centro de Cabotaje, desde el principio del conflicto se manifestó por los Armadores que no consentirían en discutir salarios mien-

Las esas cuatro cláusulas de organización y disciplina no fueran aceptadas. Y, solo, cuando esas cuatro cláusulas fueron categóricamente aceptadas por los obreros y garantizado su cumplimiento por el Gobierno de la Nación, según comunicación escrita en forma del Señor Prefecto General de Puertos, de la que tantas veces hemos hecho mérito y cuya copia nos permitimos adjuntar a la presente, recién entonces se aceptó por los Armadores discutir la escala de salarios, la que fué considerablemente aumentada con la esperanza de que el trabajo a bordo se realizara en adelante con mayor orden y disciplina, y que, en consecuencia, los Armadores pudieran contar con las entradas calculadas en un funcionamiento regular. Pero, habiendo los obreros marítimos desconocido categóricamente y en repetidas ocasiones el convenio que, el mismo Gobierno de la Nación garantizó bajo su firma, no consideramos justo que se quiera hacer respetar sólo a los Armadores la parte más onerosa del convenio, obligándolos a pagar salarios evidentemente excesivos, como puede V. E. comprobarlo sometiendo la planilla respectiva al estudio de una comisión técnica. El trabajo, en las condiciones que se organiza por el Decreto, será aún más deficiente, desordenado y lleno de tropiezos que el que se efectuaba antes del conflicto, y, en consecuencia, las entradas por fletes serán también menores: luego, los armadores no estarán en condiciones de pagar los aumentos de salarios convenidos bajo las condiciones expresadas, que no se han cumplido por los obreros.

Precisamente en nota que hemos dirigido al Señor Prefecto General de Puertos en fecha 5 de Febrero pasado y en vista de la violación del convenio, le hicimos saber que el aumento de los salarios quedaba sin efecto. No existe, pues, en este momento una escala de salarios convenida.

Llamamos muy seriamente la atención de V. E. sobre este punto porque debemos esperar que, cuando el P. E. trata de resolver conflictos entre el capital y el trabajo lo haga con entera justicia.

Ahora bien; si es perfectamente exacto que los salarios se aumentaron en virtud de un convenio cuya "condición pre-

via" era la aceptación por parte de los obreros de los cuatro principios de disciplina y organización del trabajo, y que ese convenio fué aceptado por los obreros con intervención y garantía del Gobierno de la Nación y luego desconocido y violado por los obreros, ¿cómo se puede decir ahora con justicia que deben regir los salarios que fueron convenidos como consecuencia de este convenio no cumplido?

Hay, además, en la cuestión salarios otro punto muy importante que resolver, del cual el Decreto no se ocupa. Con fecha 14 del corriente la Unión Naval de Oficiales y la Sociedad Radiografistas de la Marina Mercante Argentina, pasaron al Centro de Cabotaje Argentino una nueva planilla de aumento de sueldos, los que se elevan desde un 20 o/o a un 50 o/o. Con fecha 21 del corriente el Centro de Cabotaje Argentino, remitió una nota al Señor Prefecto de Puertos adjuntando copia de esa planilla para que se tuviera presente la nueva dificultad que surgía con motivo de esta reclamación cuando se tratase la solución del actual conflicto. Como el Decreto del P. E. nada dice al respecto, deseamos saber si las pretensiones de los Centros expresados se tienen por rechazadas y si respecto a dichos gremios regirán los mismos salarios que antes de la huelga.

VI

Entre las observaciones de mero detalle, entendemos que conviene salvar una omisión dictando medidas sobre el movimiento de las embarcaciones del litoral que no llegan a Buenos Aires y cuyos Armadores tienen sus agencias en el Puerto del Rosario o en otros Puertos.

El Decreto habla en su artículo 6° del depósito del importe del sueldo en la Sucursal N° 11 del Banco de la Nación y establece que el pago de los salarios se efectuará por la Aduana de la Capital. Como esta providencia no se refiere evidentemente a aquellas embarcaciones, pedimos que el Decreto se amplíe en esta parte, estableciendo dónde deben depositarse los sueldos de las tripulaciones por los Armadores que no tienen domicilio en esta Capital.

El mismo artículo 6° dispone que los sueldos deben depositarse antes del 25 de

cada mes. Ahora bien; la determinación de esa fecha causará serias dificultades en la práctica porque muchos salarios se abonarán recién del 1° al 10 del mes siguiente, no siendo posible preparar las planillas antes de vencido el mes, por los cambios y modificaciones de personal que continuamente se producen.

VI

Creemos de nuestro deber manifestar francamente nuestra opinión sobre la ineficacia del decreto, que tropezará con inconvenientes insalvables. Estos serían de por sí graves aun contándose con la buena voluntad de los Sindicatos obreros para su aplicación, pero hay que considerar que su régimen será absolutamente imposible en vista de las declaraciones terminantes de la Federación Obrera, asegurando que volverá al trabajo sin modificar sus reivindicaciones, es decir, el "boycott" y la negativa a trabajar con personal no federado. Agrega, además que, se reserva el derecho de exigir a los armadores, el día que vuelvan a hacerse cargo de la administración del personal, los jornales correspondientes al mes de marzo, pretensión con la cual, según hemos manifestado en repetidas ocasiones, no podemos transigir. Es decir, entonces, que tendremos que optar entre aceptar como definitivo este sistema ruinoso de la oficialización de los servicios de a bordo o prepararnos desde ya para una nueva huelga en cuanto se suspenda la aplicación del sistema.

Las declaraciones de la Federación terminan con un ultimátum dirigido al Estado, diciendo que sólo aceptando, en sustitución de los armadores, las condiciones que acabamos de mencionar podrá normalizarse el trabajo. Hay pocas esperanzas, pues, de que el nuevo Decreto nos lleve a una solución de este conflicto. Creemos, además, que se iniciaría con él la aplicación de un sistema inconveniente y peligroso, cuyas consecuencias son imposibles de prever. La guerra obligó a muchas de las grandes naciones a la adopción de medidas extraordinarias en la marina mercante, pero podemos afirmar que en ningún caso se ha aplicado el sistema híbrido que se proyecta aquí. En efecto, se ha optado siempre o por requisar el barco y ponerlo al servicio del

Estado con tripulación de armada cuando era necesario para las operaciones militares o el Gobierno se ha limitado a intervenir en la administración de las Empresas al solo efecto de disponer del tonelaje, fijando la tarifa de transporte; determinando la mercadería a embarcarse y disponiendo la preferencia de tales o cuales cargamentos, pero ha dejado a las Compañías el manejo de sus embarcaciones, el enganche y pago de su personal sin mezclarse en estos detalles porque en todas partes la intervención del Gobierno en estas minucias no puede ser sino nociva para los intereses de Armadores y tripulantes.

Tenemos la mejor buena voluntad para colaborar con el Gobierno y tratar de arribar a una solución, pero creemos que sería precisamente obrar en contra de este propósito si no manifestáramos con franqueza y claridad nuestra opinión en asuntos que conocemos a fondo, con una experiencia de muchos años. Nos permitimos señalar una solución mucho más sencilla y práctica para el conflicto que el mismo Decreto nos da. En la última conferencia que los delegados de la Asociación del Trabajo tuvieron con el Señor Ministro de Obras Públicas, Dr. Pablo Torello, éste les manifestó que los obreros estaban dispuestos a reconocer las cuatro cláusulas de organización y disciplina, propuestas por el Centro de Cabotaje que habían sido antes aceptadas con intervención y garantía del gobierno de la Nación y que la única cuestión que quedaba pendiente era la que se refería al pago de los salarios por el tiempo que no se había trabajado. El Señor Ministro manifestó también que los obreros estarían conformes en una transición en este punto y se contentarían con recibir solo el salario de quince días, proposición que tampoco fué aceptada por los Armadores por las razones que se han expuesto en diversos documentos. Ahora bien, si el Gobierno de la Nación está dispuesto por su parte a abonar a los obreros no ya quince días, sino un mes de salarios, nada más sencillo nos parece que volver al proyecto del convenio anterior y obtener que los obreros prometan cumplir las cuatro cláusulas de organización y disciplina del trabajo. De esta manera muy sencillamente y a sa-

insatisfacción de todos, el conflicto estaría terminado y evitadas las dificultades que a nuestro entender harán imposible el trabajo a bordo de las embarcaciones en la forma que el P. E. lo dispone.

Esperamos que el P. E. querrá considerar esta su propia fórmula de solución que recordamos.

Volvemos a manifestar nuestra resolución de no omitir esfuerzo para evitar los enormes perjuicios que sufrirá la economía nacional con la paralización del Puerto y de cooperar con el Gobierno para hallar una solución conveniente. Con estos propósitos estamos dispuestos a ensayar la aplicación del Decreto inmediatamente que V. E. dicte las disposiciones aclaratorias y complementarias a que nos hemos referido.

Saludamos al Señor Ministro con toda consideración.

(Fdos.) **José A. Dodero**, Presidente del Centro de Cabotaje Argentino; **Carlos Attwell**, Secretario del Centro de Cabotaje Argentino; **José Castellanos**, Presidente del Centro de Lancharos del Puerto de la Capital; **Delegado del Centro de Cabotaje del Litoral**, **Baldomero Villarreal**.

Buenos Aires, Abril 3 de 1919.

Excmo. Señor Ministro de Hacienda:

El Centro de Cabotaje Argentino, el Centro de Lancharos del Puerto de la Capital y el Delegado del Centro de Cabotaje del Litoral, a V. E. exponen:

#### I

"Que con fecha Marzo 31 dirigimos a V. E. una extensa nota solicitando aclaración de diversos puntos del Decreto del P. E. de fecha 28 de Marzo.

V. E. tuvo a bien invitarnos a una conferencia, la que terminó después de oír algunas observaciones fundamentales nuestras a dicho Decreto sin que V. E. haya aclarado los puntos principales que motivaron nuestra presentación.

Por otra parte es necesario, naturalmente, tratándose de actos de administración, tener resoluciones escritas de las autoridades desde que las disposiciones verbales no pueden ser invocadas ante los empleados.

Solicitamos, pues, nuevamente, que se

dicte una resolución administrativa sobre estos puntos concretos que aclaren el concepto de los términos del Decreto del 28 de Marzo:

1) ¿El Armador podrá proponer su personal, afiliado o no a la Federación, o estará obligado a tomar el que imponga la Aduana?

2) ¿El personal que la Aduana ponga a bordo podrá ejercer el "boycott"? Esta aclaración es indispensable desde que el Señor Administrador de Aduana manifestó en presencia del Señor Ministro que él opinaba que el "boycott" era un arma legítima de los trabajadores, sin que V. E. manifestara opinión contraria.

3) ¿Mantiene V. E. la resolución de exigir a los Armadores el pago de los sueldos establecidos en el convenio del mes de Enero, convenio de salario que se hizo condicionalmente sobre la base de que los obreros cumplieran las cuatro cláusulas de organización y disciplina del Centro de Cabotaje que habían aceptado y cuyo cumplimiento había garantido el Gobierno de la Nación?—Observamos en nuestra presentación anterior que no era justo que los obreros recibieran un salario establecido como parte de un compromiso que había sido violado por ellos y solicitamos de V. E. una reconsideración de ese punto. Pedimos a V. E., ejerciendo un legítimo derecho, que ese punto del Decreto sea reconsiderado.

4) ¿Dónde se tendrán que depositar los fondos por los Armadores del Litoral que no tienen domicilio en la Capital?

5) Debe tenerse presente también que muchos lancharos del Puerto enganchan personal por unos cuantos días, en muchas ocasiones personal que hay que despacharlo una vez terminado el trabajo, ¿cómo se efectuará el pago de este personal?

#### II

Consideramos, Excmo. Señor Ministro, que es de suma urgencia que estos puntos sean aclarados para que los Armadores puedan resolver si pueden trabajar o no en las condiciones de trabajo que el P. E. les ofrece realizar a bordo de sus barcos.

En la entrevista con V. E. hemos expuesto con claridad nuestra opinión que

el Decreto de Oficialización no daría los resultados esperados, pero, tanto en dicha conferencia como en nuestra nota del 31 de Marzo, hemos manifestado que estamos dispuestos a cooperar con el Gobierno para hallar una solución a este conflicto.

No hemos manifestado que rechazáramos el Decreto; hemos formulado observaciones fundamentales para que el P. E. las tomara en cuenta si lo merecían y considerara si era posible otra solución.

Pero, para resolver si los Armadores pueden cumplir o no el citado Decreto es indispensable que V. E. se sirva aclarar los puntos que hemos señalado, así como pedimos con toda justicia que reconsidere el artículo que fija los salarios de un convenio que garantizado por el Gobierno ha quedado sin efecto por falta de cumplimiento por parte de los obreros.

#### III

Algunos Armadores han recibido del Señor Administrador de la Aduana de la Capital una comunicación intimándoles el cumplimiento del Decreto bajo pena de decretar el cese de bandera argentina de las respectivas embarcaciones.

Pedimos también a V. E. una resolución sobre este punto.

El Decreto del P. E. de 28 de Marzo no autoriza al Señor Administrador a dictar tal medida. Por otra parte la Ley de Cabotaje Nacional y nuestras leyes de marina no autorizan a quitar la bandera de un buque porque el Armador haya resuelto que no navegue. Todo Armador tiene derecho de navegar o no según su conveniencia y si se reconoce, como no puede ser de otro modo, el derecho de los obreros a estar en huelga, creemos que no es menos legítimo el derecho del Armador a no trabajar con su buque en condiciones ruinosas y no conociendo Ley alguna que castigue al Armador que así lo dispone, pedimos a V. E. se sirva declarar que no procede el cese de bandera por solo el hecho de estar las embarcaciones paralizadas.

Será justicia.

**José A. Dodero**,  
Presidente.

**Carlos Attwell**,  
Secretario.

## MINISTERIO DE HACIENDA

de la

### NACION ARGENTINA

Buenos Aires, Abril 9 de 1919.

Señor Presidente del Centro de Cabotaje,  
Don José A. Dodero:

Confirmando nuestra conversación relativa a las aclaraciones solicitadas por el Centro de su digna Presidencia y de friendo a la vez a su pedido, le manifiesto lo siguiente:

Los armadores designarán los capitales y patrones de embarcaciones y éstos nombrarán su personal como lo determina el Art. 907 del Código de Comercio.

El Gobierno tiene adoptadas todas las medidas para garantizar la regularidad y continuidad de los servicios públicos.

Los sueldos establecidos en el convenio de Enero deben ser cumplidos porque tienen sanción definitiva que el Estado no debe ni puede reever aún por la seriedad de las mismas casas firmantes.

Los fondos para el pago del personal de los armadores del litoral se depositarán en la Sucursal del Banco de la Nación en la localidad en que tenga su sede o asiento principal la Empresa de Navegación y la tripulación se solicitará a las autoridades aduaneras respectivas en la misma forma que se efectúa en la Aduana de la Capital.

El pago del personal que se enganche por días para un trabajo determinado se abonará directamente por quienes lo hayan ajustado siempre que tenga carácter particular como ser reparaciones, pinturas, calafateo, etc.

Los oficializados en la forma establecida en el decreto.

Hágole presente que el plazo acordado por el decreto vence el día 11 a las once de la mañana.

Saludo a Vd. atentamente.

(Firmado) **D. Salaberry**.

Buenos Aires, Abril 11 de 1919.

Excmo. Señor Ministro de Hacienda.

Tenemos el agrado de acusar recibo de la nota de V. E. del 9 del etc., aclarando los términos del decreto del 28 de Marzo sobre oficialización del personal de las embarcaciones de Cabotaje. Nos es grato informar al Señor Minis-

tro que los Centros que representamos han resuelto cumplir de inmediato el expresado decreto y que los armadores presenten las solicitudes correspondientes para reanudar el trabajo en las condiciones establecidas en el mismo.

Como lo hemos manifestado en diversas ocasiones estamos muy dispuestos a cooperar con el P. E. para que termine esta situación que tan enormes perjuicios ocasiona y es precisamente en obsequio de ese propósito que aceptamos los salarios que ha fijado el P. E. siendo bien entendido que los obreros sólo recibirán salarios desde el día que reanuden el trabajo. No podemos sin embargo aceptar en silencio la insinuación de que hayamos faltado a la seriedad de nuestros compromisos. No creemos tener comprometida nuestra firma desde que el aumento de los salarios se convino como consecuencia de un arreglo que quedó sin efecto por haber faltado los obreros a su cumplimiento.

En atención a los intereses generales de la República aceptamos también que el personal de a bordo como lo determina el decreto sea designado por la Aduana de la Capital a quien propondremos los capitanes y patrones de conformidad con el párrafo segundo de la nota de V. E. Pero naturalmente consideramos que el Gobierno se hace cargo de las responsabilidades consiguientes a esa designación.

Confiamos que el Gobierno de la Nación tiene adoptadas todas las medidas para garantizar la regularidad y continuidad del trabajo en el servicio de los transportes marítimos y fluviales.

José A. Dodero Presidente  
 Carlos Attwell Secretario  
 José Castellanos  
 Presidente del C. de Lancheiros

Buenos Aires, Abril 15 de 1919.

Señor Administrador de la Aduana de la Capital.

En nombre del Centro de Cabotaje Argentino, tengo el agrado de dirigirme al Señor Administrador pidiéndole se sirva aclarar los puntos que paso a determinar sobre aplicación del Decreto del 28 de Marzo de organización del trabajo en las embarcaciones de cabotaje.

1.º—Entendemos que los sueldos de los Capitanes y Patrones designados por los Armadores, deben ser pagados también directamente por los Armadores, sin intervención de la Aduana de la Capital.

2.º—Entendemos igualmente que el trabajo extraordinario de la tripulación pueden también ser abonados directamente sin necesidad de incluirlos en las planillas mensuales respectivas.

3.º—Igualmente consideramos que el Armador entregará a la tripulación las mantenciones o las cuotas de mantenciones convenidas sin necesidad de hacer intervenir a la Aduana de la Capital en estas liquidaciones.

Pedimos al Señor Administrador se sirva manifestarnos si está conforme en la interpretación que damos al Decreto sobre los tres puntos de detalle mencionados.

Saludamos al Señor Administrador, muy atentamente.

Centro de Cabotaje Argentino,  
 (Firmado) José A. Dodero,  
 Presidente.

CENTRO DE CABOTAJE ARGENTINO

CIRCULAR

Se transcribe a continuación la nota recibida del Señor Administrador de la Aduana de la Capital, con las aclaraciones referentes a la liquidación de los salarios:

Aduana de la Capital  
 Administración  
 Buenos Aires, Abril 23 de 1919.  
 Señor José A. Dodero.

“En contestación a su carta consulta de la fecha, nos es grato exponer a Vd. lo siguiente:

ACLARACIONES

1.º—Las planillas de los sueldos de las tripulaciones las formularán los respectivos Capitanes o Patrones antes del 2 de cada mes vencido, y serán conformadas por los mismos y por los Comisarios y Maquinistas, en los casos de vapores con Comisarios.

2.º—Las planillas serán confeccionadas en un original y dos copias (duplicadas y triplicadas); el Capitán o

Patrón remitirán una copia a la Aduana o Receptoría donde no hubiera Aduana, y la original con una copia a la Administración de la Compañía o casa armadora.

3.º—La original será conformada por la Administración de la Compañía o casa armadora, quien la retira a la Aduana o Receptoría antes del día 5 siguiente al mes vencido, acompañada de la respectiva boleta de depósito efectuado en el Banco de la Nación, Sucursal N° 11, en esta capital o en las Sucursales de dicho Banco en el Litoral, caso de no haber Banco, se depositará en las Receptorías de Rentas, por el importe total de dicha planilla de acuerdo al decreto del P. E.

4.º—El pago de planillas de sueldos los efectuará del 1º al 10 de cada mes vencido la Aduana de la Capital o Receptorías donde no hubiera Aduana en el Litoral.

5.º—Las planillas de los buques que lleguen al puerto de la Capital con mes vencido, siendo este puerto inicial de viaje, o Corrientes, que es el puerto inicial del Alto Paraná, o en puertos fijos, como ser Gualaguaychú, Rosario o Barranqueras, etc.; las planillas que pertenecen a esos puertos iniciales o buques fijos en los mismos puertos, se pagarán tan pronto como puedan liquidarse y en la misma forma como se menciona en el número anterior.

6.º—Las planillas de **EXTRAS Y MANTENCION**, las pagarán directamente las Compañías o casas armadoras, o por intermedio de sus respectivas Agencias mes a mes en los puertos iniciales.

7.º—Los descuentos a los Patrones, Comisarios, Mozos, etc., por faltas comprobadas o pagos de uniformes se efectuarán deduciendo de los haberes el importe de los mismos y que las Compañías o casas armadoras anotarán en las planillas mensuales de los Capitanes o Patrones.

8.º—Los sueldos de las tripulaciones se liquidarán desde el primer día que se hayan hecho cargo de sus

respectivos puestos a bordo de los buques.

9.º—Las planillas de los buques que se encuentran en desarme, o en reparaciones, se pagarán directamente por la administración de la Compañía o casas armadoras, o Agencias del Litoral.

10.º—Los Vales que expidan los Capitanes o Patrones de los buques se pagarán directamente por la administración de la compañía o casas armadoras o Agencias por los mismos autorizadas en el Litoral, debiendo dichos vales figurar descontados de los respectivos haberes en las planillas en la forma de costumbre y a su vez el Agente, remitir dichos vales a la administración de la compañía o casas armadoras en la forma como se hacía anteriormente.

11.º—Quedan autorizadas las Empresas a efectuar adelantos de sueldos como de costumbre, debiendo en este caso descontarlo de los depósitos y deduciéndolos de las planillas respectivas.

Saluda a Vd. muy atte.  
 (Firmado) Antonio Lozano.

Habla la Asociación del Trabajo  
 Al Pueblo de la República

La Asociación del Trabajo, debe al pueblo de la República una explicación sobre la huelga del puerto de Buenos Aires. Exponer los hechos con verdad y fijar las responsabilidades, es el objeto de este manifiesto.

I. El resultado de las primeras gestiones

Producida la huelga el (8) de Enero, después de diversas gestiones, los obreros aceptaron las cuatro condiciones de trabajo establecidas por el Centro de Cabotaje Argentino, entre las que figuraban como principales la renuncia al ejercicio del boycott, y el reconocimiento del derecho de los armadores para elegir su personal. Este arreglo se hizo con intervención del gobierno, y el actual Prefecto de Puertos comunicó la aceptación por los obreros de las condiciones mencionadas en los términos siguientes: “Enero 29 de 1919. Señor Presidente del Centro de Cabotaje Argentino. — De orden del

señor Ministro de Marina, tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente, con referencia a su nota de fecha 24 del corriente, en la que me expresa las cuatro reglas fundamentales que ha formulado ese Centro como condiciones para la reanudación del trabajo fluvial y marítimo. En respuesta a la mencionada nota, me es grato confirmar a usted que arreglada la cuestión salarios, los obreros marítimos volverán al trabajo de acuerdo con las cuatro condiciones estipuladas por el Centro de Cabotaje Argentino, las que se harán cumplir por medio de la Prefectura General de Puertos. Saludo al señor Presidente con mi más distinguida consideración. (Fdo.): Ricardo Camino.— Resuelta así definitivamente con la Garantía del Gobierno la cuestión fundamental del conflicto, se consideraron los salarios, los que fueron aumentados en un treinta por ciento, término medio, de acuerdo con comisiones obreras, resolviéndose iniciar las operaciones desde el 3 de Febrero.

**II. El desconocimiento del compromiso contraído**

Ese mismo día, al reanudarse las operaciones, la F. O. M., asumiendo la representación de los obreros, desconoció que se hubieran aceptado las condiciones de trabajo convenidas con intervención del Gobierno y garantizadas por éste, y las publicaciones realizadas con tal propósito en los diarios de ese día, fueron plenamente confirmadas por actos efectivos de boycott, de que tenga prueba escrita los armadores, violando de esa manera, en forma flagrante e inequívoca, el compromiso contraído ante la misma autoridad que se obligó a hacerlo cumplir.

Los armadores pusieron inmediatamente en conocimiento de la Prefectura los hechos ocurridos — con su documentación respectiva — y reclamaron el apoyo de la autoridad para el cumplimiento del compromiso contraído, la cual no tomó medida alguna, y, en consecuencia, se paralizaron las operaciones, quedando el conflicto planteado como el primer día.

**III. El boycott como instrumento de lucha social.—Sus consecuencias**

El boycott es el arma característica de la F. O. M., contra los obreros como

contra los patrones. Contra los obreros, consiste en impedir que trabajen aquellos que no son sus afiliados. Dicho boycott, no solamente va contra el patrón, a quien se le niega el derecho de elegir su personal, sino también contra el mismo obrero, cuyo derecho a trabajar cómo y donde quiera, es violentamente desconocido. Durante meses se ha exigido que ningún tripulante fuera embarcado ni despedido sin la intervención de la F. O. M. y las vacantes se tenían que llenar por la misma Federación. Como ejemplo escandaloso de las consecuencias de tal régimen, basta recordar lo ocurrido con motivo del fallo del Juez del Crimen, Dr. Serú, condenando al autor del asesinato de un secretario de otra asociación gremial. La F. O. M. ordenó, como acto de protesta, que los vapores, aun los que conducían pasajeros, se detuvieran durante 18 horas. Todos los barcos, con excepción de uno solo, anclaron donde estaban y paralizaron sus operaciones, y el Consejo Federal condenó a la tripulación de aquel barco que no obedeció, a un boycott de tres meses, en virtud del cual dicha tripulación no pudo hallar trabajo en ninguna parte, pues si se embarcaba se hubiera boycottado al vapor donde prestara sus servicios.

Contra los patrones, el boycott se ejerce por intermedio de las mercaderías destinadas al transporte. Consiste en decisiones del Consejo Federal de la F. O. M. obligando a sus afiliados a negarse a efectuar operaciones de carga, descarga o transporte de mercaderías procedentes de o destinadas a casas que la misma ha boycottado por razones completamente ajenas a los armadores, a quienes se les obliga, contra su voluntad, a optar entre violar sus contratos de fletamientos o la huelga. El boycott es un recurso inhumano y contrario a las leyes, generaliza los conflictos, crea y multiplica las trabas, desorganiza el trabajo y arruina al país. Un comerciante de esta plaza, por ejemplo, adquiere mercaderías, estipula precios, firma contratos, realiza fletamientos, tiene ya su orden de embarque, telegrafía a sus comitentes, y cuando lleva su carga al costado del buque, aparecen los delegados de la F. O. M., exigen documentos, intervienen, fiscalizan,

y, por fin, impiden que sea embarcada la mercadería en razón de que su procedencia o su destino está en el índice condenatorio de cualquier sociedad de resistencia. El boycott, es, pues, la consagración efectiva de un poder superior al del Estado, que es el único que tiene a su cargo el contralor y regularidad del comercio exterior e interior de la República.

En el último "Boletín del Departamento Nacional del Trabajo", pueden leerse numerosos casos de boycott, y será fácil convencerse que el comercio exterior de la República está sujeto al contralor de un verdadero SOVIET DEL PUERTO DE LA CAPITAL. Basta citar un solo caso: Una entidad exportadora tiene adquiridas desde hace un año 500 toneladas de harina que no puede exportar porque la F. O. M. niega su venia por estar boycottados los molinos de donde aquella procede.

**IV. Las nuevas gestiones de arreglo. Por que los armadores no pagan los salarios durante la paralización.**

Reanudadas las gestiones de arreglo por intervención del Gobierno, los obreros, después de 60 días, manifestaron, según declaraciones oficiales del señor Ministro, de Obras Públicas, que renunciaban al boycott y reconocían al armador el derecho de elegir libremente su personal, pero que exigían que se les abonara los salarios de los días que no trabajaron, por la actual paralización.

Los armadores no han aceptado esa exigencia: a) porque es contrario a todo principio de justicia y equidad que el hombre que no a trabajado por su culpa y por haber violado un compromiso formal, reciba salario por el tiempo que no trabajó; b) porque sería sentar un precedente funesto remunerar al obrero durante el tiempo que huelga; c) porque habiendo perdido los armadores enormes sumas con esta paralización no hay motivo para que se les grave con una carga más; d) porque si los obreros creen que tienen derecho a reclamar salarios por los días que no han trabajado, deben recurrir a los tribunales para que se les haga justicia, de acuerdo con las leyes de la República; e) porque en este caso la remuneración importaría una prima a la falta de cumplimiento de un com-

promiso contraído con intervención del Gobierno, y los armadores no dudan de que si esa prima se entregase, antes de una semana los obreros suscitarían conflictos con motivo del boycott y la libre elección del personal, y esta situación se repetiría, con el agravante de haber premiado la violación de un compromiso con el pago de los salarios de los que no han trabajado; f) porque el pago de una parte de los salarios, por reducida que fuese, importaría, de parte de los armadores, admitir la posibilidad de que se dude sobre la razón que les asiste; g) porque, por último, los armadores entienden que la inmensa mayoría de los obreros está dispuesta a trabajar y volvería a sus tareas si el P. E. garantizase la libertad de trabajo, la cual ha sido violada impunemente.

**V. No hay protección a la libertad de trabajo**

Afirmamos solemnemente que no hay libertad de trabajo en esta Capital, y no hay libertad de trabajo porque el Gobierno de la Nación no quiere hacerla respetar con la fuerza pública.

Al amparo de esta falta de libertad, la F. O. M. domina hoy, como hemos demostrado, el Puerto de la Capital. Según sus disposiciones, ningún obrero no afiliado puede trabajar en el puerto, si un obrero no afiliado sube a una embarcación, el resto de la tripulación la abandona, cumpliendo las órdenes del Consejo Federal de la F. O. M. Naturalmente, la F. O. M. mantiene energicamente ese principio, porque, precisamente, estando le afiliada la mayoría del personal embarcado, puede, en cualquier momento, imponer sus condiciones a todos los transportes fluviales y marítimos, y al mismo Gobierno de la Nación, y puede, como lo hemos dicho, permitir la importación o exportación a quien le place.

La fuerza pública llega siempre tarde. Podemos citar ejemplos tan numerosos como variados. El "Boletín del Departamento Nacional del Trabajo" (núm. 40), que es una publicación oficial, enuncia algunos casos. En la huelga del año 1916 los obreros de la F. O. M. sitiaron el local de otra sociedad obrera, y toda persona que salía de él era conducida de inmediato por la fuerza al local de la F. O. M. El Gerente de esa Sociedad de

trabajadores tuvo que permanecer en el mismo durante siete días sin salir, pues si hubiera salido lo habrían lynchado (publicación citada, pág. 58).

En esta huelga, hace pocos días, una docena de obreros que fueron contratados para desembarcar una partida de cueros de un Frigorífico, que se descomponían en el buque motor "Australia", donde se hallaban; después de unos momentos de trabajo, fueron asaltados y obligados a abandonar sus tareas. La autoridad no intervino. Un grupo de tripulantes que vino del Paraguay, hace pocos días, sin otra misión que la de conducir a su puerto de partida el remolcador "Arrecifes", de bandera paraguaya, sin que llevara carga ni remolque, fué asaltado y mantenido prisionero en el local de la F. O. M. durante dos días.

Las autoridades miran impasibles estos hechos, y obedeciendo a órdenes superiores, no amparan al hombre que quiere trabajar, o se declaran impotentes para hacerlo. El pánico es tal, que ningún obrero hoy se arriesgará a trabajar en el puerto sin permiso de la Federación Obrera Marítima.

El Gobierno de la Nación no está dispuesto a proceder de otro modo. El Presidente de la República, en la entrevista realizada con los representantes de la Asociación del Trabajo, manifestó que no ejercería violencias sobre los obreros para mantener la libertad de trabajo, a fin de evitar males mayores; política que se confirma con la evidente tolerancia de que gozan los agitadores profesionales extranjeros, a quienes no se aplica la ley de expulsión que ha concluido rápidamente, aquí y en todas partes, con el desmesurado abuso de las huelgas que arruinan al país.

#### VI. El nuevo decreto

El Poder Ejecutivo ha dictado el sábado 15 un Decreto oficializando los servicios portuarios que probablemente no contribuirá a solucionar la situación actual. El Gobierno se propone efectuar los trabajos portuarios, pero ¿con qué personal? Desde luego, la F. O. Marítima ya declara que "no tripulará los barcos de los armadores que no solucionasen previamente el conflicto, y vería con profundo desagrado si el Gobierno les faci-

litara los medios para sacarles de apuro". Si la F. O. M. no permite el trabajo, y si no se adoptan las medidas que la situación requiere, el Decreto dictado no producirá efecto alguno.

El Decreto es, en cierto modo, una repetición del de 22 de Febrero pasado, suprimiendo sólo la oficina de Registro para los obreros. Por otra parte, aunque el Gobierno provea a los armadores de elementos para mover todo el tráfico fluvial, sin el cual el comercio de exportación no puede realizarse.

La Asociación puede afirmar que los Armadores tienen el más leal y sincero propósito de poner término al conflicto, facilitando la mejor ejecución de los fines que persigue el Gobierno con el nuevo Decreto, pero le asiste el fundado temor de que se estrellará contra las dificultades mencionadas.

#### Instituciones afiliadas a la Asociación del Trabajo

Bolsa de Comercio de Buenos Aires — Delegados: Don Pedro Christophersen y don Juan Chapar.

Sociedad Rural Argentina — Delegados: Doctor Joaquín S. de Anchorena y don Luis Lamas.

Centro de Exportadores de Cereales — Delegados: Don Harold Ford y don Jacobo Saslavsky.

Centro de Importadores — Delegados: don F. Macadam y don E. Rubbens.

Centro de Navegación Transatlántica — Delegados: Don Francisco H. Boxwell y don L. Grandval.

Centro de Cabotaje Argentino — Delegados: don José A. Dodero y don Carlos Attwell.

Compañías Importadoras de Carbón — Delegados: don G. Lloyd Davies y don William Edbrooke.

Cámara Gremial de Molineros — Delegados: Don Jerónimo A. Morixe y don Francisco Borgonovo.

Asociación Propietarios de Carros — Delegados: Don José Iriarte y don Juan Pinocheio.

Centro de Banqueros de Frutos del País — Delegados: don Dionisio L. Mongay y don Victoriano Villamil.

Cámara Gremial de Cereales — Delegados: Don Nicolás Martelli y don José Bidart.

Compañías Ferroviarias — Delegados: doctor Santiago G. O'Farrell y doctor G. E. Leguizamón.

Mercado Central de Frutos — Delegados: doctor Alberto Hueyo y don Alberto Lanús.

Compañía Italo-Argentina de Electricidad — Delegados: Ing. Agustín Zamboni y don José María Astelarra.

Junta Fabricantes de Hielo — Delegados: Don José S. Rey Basadre y don Luis Capurro.

Centro de Lancharos del puerto de la Capital — Delegados: don José Castellano y don Ricardo Godsoll.

Unión de Constructores Navales — Delegados: D. Angel Gardella y don Alfonso Moffat.

### Réplica a la Asociación Nacional del trabajo.

Contestando el alegato de la Asociación Nacional del Trabajo, contenido en la nota-contestación presentada al Ministro del Interior, el consejo de la Federación Obrera Marítima, reunido en sesión el día de la fecha, ha considerado de su deber hacerlo en la forma amplia que los asuntos expuestos en aquella se plantean, a fin de dejar claramente establecida la naturaleza del conflicto provocado por aquella institución, así como también los propósitos aviesos que con él persiguen los señores de la Asociación Nacional del Trabajo. Al hacerlo así, considera este Consejo que ha de contribuir a dilucidar un asunto que los señores capitalistas, empeñados en desnaturalizar la acción obrera, pretenden oscurecer, presentándolo bajo una faz que no es la propia y en base de argumentos casuísticos que no resisten, como podrá verse, el más leve análisis.

A tal efecto, el Consejo de la F. O. M., después de analizar detenidamente el alegato de la A. N. del T., declara:

a) Que los puntos que han originado la divergencia actual son de naturaleza tal, que hacen imposible una discusión al respecto; se trata de derechos adquiridos, que nadie puede desconocer y menos anular. En asuntos de esta índole, la solidaridad entre agrupaciones cuyos intereses son comunes, es un derecho que

nadie podrá negar. Los armadores, por su parte, ejercitan la solidaridad de clase para con otras empresas capitalistas; establecen pactos o convenios; se organizan en corporaciones gremiales y crean, a su vez, su organismo central, tal como ocurre, en el caso actual, con la Asociación Nacional del Trabajo. El actual conflicto ha definido claramente que ella es una institución de defensa de los intereses reaccionarios del capitalismo.

Así se ve que, por solidaridad con el Centro de Cabotaje, los representantes de las empresas navieras extranjeras, sin tener en cuenta para nada los perjuicios que originan a la economía del país y a las mismas empresas que representan, han declarado el locaut, con el sólo fin de tener derecho a negarse a trabajar con los obreros estibadores que no aceptan sus condiciones leoninas en el trabajo.

Es digno, pues, de tener en cuenta que esta medida extrema ha sido adoptada sin que aquellos obreros se hubieran declarado en huelga ni hubieran hecho reclamación alguna.

Por otra parte, ¿no aplican también los señores de la Asociación Nacional del Trabajo el boicot a todos aquellos armadores que, considerando justicieras las reclamaciones de la Federación Obrera Marítima, aceptaron el pliego de condiciones? ¿Pueden, acaso, estos señores, que presionan con la amenaza de negarles cargas o combustible a aquellos armadores, ampararse en la libertad de comercio, que ellos son los primeros en violar? Y si proceden así, ¿no resulta ridícula su pretensión de negarles los mismos derechos a los trabajadores, que con tanta a más razón solicitan para sí la libertad de no trabajar con gente que son un peligro para el bienestar común o con empresas cuya acción es manifiestamente perjudicial para los intereses de la clase obrera?

Se ve, pues, que lo que desean los señores de la banca y de la industria es mantener incólume su privilegio de realizar sus operaciones a espaldas, la mayoría de las veces, de las propias leyes del país; esto no obstante, que continuamente las invocan con el único fin de imponer su despotismo de clase y sujetar a los habitantes del país a tarifas de

*Derechos adquiridos*

transporte que luego han de gravar de modo preponderante, los precios de los artículos de subsistencia.

No pueden pretender, por lo mismo, estos señores, que los trabajadores renunciamos a emplear sus mismas armas para mejorar nuestra condición de explotados. Son ellas un medio eficaz para valorizar la única mercancía que posee el obrero: su trabajo físico e intelectual.

Por eso sostenemos que el mismo derecho que los capitalistas pretenden tener para seleccionar el personal, lo debemos tener los trabajadores marítimos cuando no deseamos trabajar con obreros que no pertenezcan a nuestra organización.

b) La Federación Obrera Marítima — dice la Asociación Nacional del Trabajo — no tiene personería jurídica. Y nosotros agregamos: no la ha solicitado tampoco.

¿Y la fuerza que emana del poder orgánico que ella representa, no le da, acaso, la personería que los señores capitalistas pretenden desconocerle? La Federación Obrera Marítima — contrariamente a lo que afirma la Asociación Nacional del Trabajo, de que es una ínfima minoría del gremio —, representa a la totalidad de los obreros dedicados al trabajo de a bordo. Fuera de la oficialidad, que tiene su organización perfectamente constituida y mantiene con nuestra institución una completa solidaridad, ella agrupa a más de 14.000 afiliados activos. Sus recursos económicos ascienden, solamente en la capital federal, a unos diez mil pesos mensuales. Tiene una organización regular y consciente y ha sabido siempre cumplir con toda seriedad los compromisos contraídos.

No puede, en cambio, la Asociación Nacional del Trabajo ostentar los mismos títulos. Ella, no obstante arrogarse la representación que dice tener, carece, por su parte, de personería jurídica. Ostenta, además, un título que, aunque muy pomposo, no le corresponde. Llámase asociación nacional, y los intereses que representa como los elementos que la integran son en su mayoría extranjeros. Representa, por otra parte, los intereses de un grupo ínfimo de capitalistas, quienes, usando de todos los medios extorsivos, presionan a una mayoría de ar-

madores, a fin de que se adhieran a sus planes reaccionarios. El Centro Transatlántico de Navegación, exponente genuino de los intereses extranjeros en la marina mercante que opera en los puertos del país, es, a este respecto, el grupo capitalista más osado y abusivo.

Se dice que representan al trabajo, y todos los elementos que la integran son la más pura representación capitalista, cuya riqueza acumulada es una resultante de los esfuerzos productivos de los obreros asalariados.

c) Fracassados en su intento de desmoralizar a los trabajadores marítimos, los armadores y la Asociación Nacional del Trabajo, pretenden eludir la responsabilidad de sus propios actos, cargando la culpabilidad de la situación actual que crea la declaración del locaut a los trabajadores. Así, dicen enfáticamente en el memorial presentado al ministro del Interior, que los obreros dejaron de cumplir el fallo arbitral del doctor, Julio Moreno, dictado en enero de 1917. Sin embargo, es público y notorio que los obreros marítimos, a los dos meses de haber sido dictado aquél, hubieron de sostener una huelga de treinta y tres días en la empresa Mihonovich y armadores del Centro de Cabotaje, por haber éstos intentado violarlo.

En tal virtud, no es posible aceptar que por el hecho de que al cabo de dos años la Federación Obrera Marítima presente un nuevo pliego de condiciones con objeto de equilibrar los sueldos de acuerdo a las nuevas condiciones de vida, haya ésta violado el laudo. ¿Era, acaso, aquél de carácter permanente? Es esta circunstancia la que debían haber tenido en cuenta los señores de la Asociación Nacional del Trabajo, que han sido siempre los encargados de reclamar modificaciones en las tarifas, contratos, etc., cuando éstas no correspondían a los gastos y dividendos, etc., calculados en sus negocios.

Con esto, entendemos dejar establecido que quienes no cumplieron convenios hechos no fueron otros que los mismos señores que en el memorial presentado al ministro del Interior pretenden ostentar títulos de honorabilidad.

#### EL CONSEJO FEDERAL.

Buenos Aires, Febrero 10 de 1919.

## Contra-réplica a la Asociación del trabajo.

En vista de la pretendida rectificación publicada por el secretario de la Asociación del Trabajo a la declaración hecha por el Consejo de la Federación Obrera Marítima, replicando el memorial elevado al por aquella asociación al Ministro del Interior, al Consejo Federal, reunido en el día de la fecha, ha considerado necesario ampliar su anterior publicación y rectificar, asimismo, las inexactitudes en que incurre el secretario de la aludida institución.

Ante todo, este Consejo quiere dejar pública constancia de su extrañeza por la actitud de los miembros de la Asociación Nacional del Trabajo, quienes, malgrado sus reiteradas declaraciones formuladas en el sentido de desconocer a la Federación Obrera Marítima su indiscutible personería, salen a la palestra con el objeto de borrar la impresión que ha producido en el público las categóricas afirmaciones de esta institución, fundadas todas ellas en la más absoluta realidad de los hechos. Se compliance, este Consejo, en constatar esta evidente contradicción en que incurren dichos señores, y cumple, a la vez, con su deber de señalarla a la consideración del público que sigue con evidente interés el proceso de este conflicto. Resulta, pues, que los señores de la Asociación Nacional del Trabajo desconocen personería a la Federación Obrera Marítima, y, sin embargo, como que los ha afectado la declaración que ésta hizo formulando cargos de naturaleza irrefragables, se han visto obligados a tomarla en cuenta con el fin de borrar la "confusión" — según su declaración — que nuestro desmentido llevó a la "opinión pública".

Ahora bien: Valiéndose de todos los recursos de la dialéctica, dice el doctor Dell'Oro que es incierto que los señores de la Asociación hayan decretado boicot a aquellos armadores que han accedido a las reclamaciones de la Federación Obrera Marítima. Y agrega con toda soltura: "jamás ninguno de los gremios adheridos a la Asociación ha pretendido arrogarse el ejercicio de esa arma que en todo momento se ha considerado ilegal

y contraria a los intereses fundamentales de la economía nacional".

Respecto de la primera afirmación del secretario de la Asociación, podemos citar algunos de los tantos casos que él pretende que podían abonar la acusación contenida en nuestra declaración.

Helos aquí: La firma Jeneret Hnos., entre otras, que posee un convoy de lanchas cargado con vigas, no ha podido descargarlo porque los afiliados a la Asociación se niegan a facilitarles los depósitos y demás elementos para efectuar su trabajo. Entre otros armadores, los areneros, que mantienen sus respectivas tripulaciones a bordo, se ven imposibilitados de realizar sus operaciones ante el temor de las represalias con que los amenazan los señores de la Asociación; pues, entre los medios puestos en práctica por dichos señores, figura el de negarles las reparaciones de sus barcos en sus respectivos astilleros.

Por otra parte, las empresas ferroviarias, que son los principales puntales de la Asociación Nacional del Trabajo, nos consta que tienen boicoteados a centenas de obreros, perseguidos por ellas y todos los industriales del país coaligados en dicha institución. Estos obreros, que han sido condenados a la desocupación en virtud de un pacto del hambre acordado por los afiliados a la A. N. del T., suman algunos centenares.

Con estos datos, que bastan a demostrar la inconsistencia de las afirmaciones del secretario de la Asociación, entendemos poner de relieve que si estos señores no sostienen de derecho el boicot, porque a su juicio es un arma "ilegal", en cambio, lo sostienen de hecho y en la peor forma: de una manera sorda y sistemática.

El doctor Dell'Oro, animado, sin duda, del mejor propósito de salvar la desfavorable situación que le crea la declaración de la Federación Obrera Marítima a la institución que representa, ha llegado en su obsesión a confundir lamentablemente hechos y cosas. Con ello, lo único que ha logrado es poner de relieve el absoluto desconocimiento de los asuntos que trata. Sólo así se explica que diga en su nueva declaración que la Federación Obrera Marítima, a raíz del paro de solidaridad decretado en favor del obrero

oponente "no hicieron sino el boicot de la A. N. del T."

José Serrano, condenó a la tripulación de un barco — el único que trabajó en aquella circunstancia — a tres meses de boicot. La Federación Obrera Marítima, hemos dicho en nuestra anterior declaración, representa a la totalidad de los tripulantes. Se rige por una carta orgánica que estatuye que sus acuerdos deben ser cumplidos por todos sus asociados. La falta de cumplimiento a una resolución sancionada por las secciones de la Federación Obrera Marítima, importa un acto de indisciplina, que la organización, en defensa de un derecho de la colectividad, está obligada a hacer respetar. En consecuencia, en el caso de la tripulación de referencia, que pertenecía al vapor "Edelira", dió un correctivo de una simple suspensión de tres meses. No les aplicó, pues, boicot alguno ni los sometió al hambre, como ocurre con los casos a que nos hemos referido y que son ejecutados por los capitalistas. Sin embargo, queremos dejar constancia de que esa resolución, no obstante los fundamentos que la abonaban, se dejó sin efecto. >

Pero es necesario dejar establecido, también, que esa medida no tiene ni remota relación con las cuestiones planteadas, no tiene nada de abusivo, ni afecta en absoluto al armador; pues se trataba de un asunto interno de la organización, que debía resolverse sencillamente mediante una substitución del personal, sin interrumpir con ello la marcha normal del trabajo.

Los señores de la Asociación, que tan bien saben cómo son juzgados en todos los órdenes de la vida los que se levantan contra un principio social establecido, o traicionan en una acción guerrera, o desertan de las filas del ejército, en tiempo de paz, no pueden extrañarse de que una organización como la F. O. M., que expresa la voluntad de la totalidad del gremio, adopte medidas de la índole ya mencionada, que no son ni en modo extorsivas ni violentas. ¡Pretenderá, acaso, el secretario de la Asociación, que hechos de esa naturaleza, que constituyen una traición a los propósitos de toda la colectividad y transgreden los principios de la organización, deben quedar impunes? Año cuando en el caso actual la medida adoptada no llegó a ha-

erse efectiva, ella, sin ser brutal ni extorsiva, estaba impregnada de un profundo sentimiento moralizador que ninguna institución puede rechazar. Es en estos casos, precisamente, que se descubre el gran propósito colectivo que representa la organización sindical; y es por ellos que se evidencia la finalidad social que persigue, de altivez y dignidad, aun cuando con ello se contrarie el espíritu servil y sumiso de una insignificante minoría.

Agrega el doctor Dell'Oro que el boicot es el único y fundamental punto en disidencia. Nos permitimos, a este respecto, negar la veracidad de esa afirmación. No es solamente esta cuestión la que plantean los señores de la Asociación. Por declaraciones expresas de algunos de sus miembros sabemos que además de ese punto los señores capitalistas han planteado como asunto fundamental el desconocerle a los obreros el derecho a no trabajar con gente no organizada. Y es digno de hacer notar que este derecho universalmente aceptado y reconocido, pretenden los señores de la A. N. del T. pisotearlo en la forma más descomedida que pueda imaginarse. Dice, además, el Dr. Dell'Oro que, fuera de la cuestión a que él alude — y que, como se ve, no es del todo exacta —, "las mejoras solicitadas por los obreros han sido acordadas".

Es ésta otra afirmación inexacta. Los señores armadores, con la presión o no de la Asociación Nacional del Trabajo, sólo han aceptado, y a regañadientes, las condiciones presentadas por los obreros, después que en largas y laboriosas discusiones con los armadores, los delegados de la Federación Obrera Marítima se colocaron en un punto de transición en el petitorio. No es exacto, pues, que todas las mejoras solicitadas por los obreros fueron acordadas.

Afirma el doctor Dell'Oro que la Asociación Nacional del Trabajo, "no es una organización de lucha contra el obrero"; sin embargo, la única acción que ha desarrollado desde su constitución hasta la fecha, no ha sido otra que oponer toda clase de dificultades y trabas a la solución tranquila y satisfactoria de todos los movimientos de reivindicación obrera.

Uno de los casos típicos que caracterizan su orientación es el que ofrece su actitud actual en el conflicto; sólo bajo su presión, que es alentada por el Centro de Navegación Transatlántica, los señores armadores se han decidido a correr el albur de un locaut contra los obreros organizados.

El doctor Dell'Oro pretende, también, negar la afirmación de la Federación Obrera Marítima cuando al referirse en su aclaración anterior a la falsedad del título "nacional" con que se barniza la Asociación hacia alusión a la condición de extranjeros de los elementos e intereses que ella representa. Para desmentirnos, aduce como argumento que las 17 organizaciones gremiales adheridas a la A. N. del T. están representadas por 19 argentinos. ¡Y acaso esa numerosa representación de argentinos quita a la Asociación Nacional del Trabajo su carácter de organización de los capitalistas extranjeros? El hecho de que los capitales que ella representa estén radicados en el país no significa de ninguna manera que puedan ostentar el título de argentinos. Por otra parte, es público y notorio que la mayor parte de los dividendos y ganancias que esas empresas capitalistas extranjeras substraen al trabajo productor de los obreros y a la riqueza de nuestro país, van a parar a sus países de origen. De modo, pues, que la representación argentina que pretende darle carácter nacional a esos capitales, lejos de ser un mérito para quienes la invocan, es una garantía para los capita-

listas extranjeros, quienes, en virtud del poder económico que ellos poseen y valiéndose de los abogados argentinos que se ponen a su servicio, pretenden tener sujetos a su despotismo a los trabajadores del país. Insiste, por último, el Doctor Dell'Oro, en que la Federación Obrera Marítima dejó de cumplir el fallo arbitral del doctor Moreno.

Es innecesario que repitamos lo que ya hemos dicho sobre el particular. Sin embargo, insistimos en que quienes violaron el laudo fueron los propios armadores, creando por medio de un instrumento una organización patronal compuesta de elementos ajenos al gremio, cuyo fin era suplantar al personal afiliado a la Federación Obrera Marítima. Cuando tal propósito se quiso poner en práctica en el vapor "Edimburgo", el 20 de Marzo de 1917, tuvo lugar la huelga, cuya única finalidad no fué otra que el reconocimiento del fallo arbitral.

Es por esto, pues, que nuevamente la Federación Obrera Marítima, animada del deseo de que la solución a que debe arribarse en este conflicto, provocado por los capitalistas, sea sobre bases claras, está dispuesta a sostenerse en su actitud, ya definida, hasta tanto los señores de la A. N. del T. y todas las organizaciones que la secundan no se decidan de modo definitivo a respetar el derecho de los obreros.

EL CONSEJO FEDERAL

Febrero 15 de 1919.

*Sociedad O. M. Marítima*

*17 incorporaciones en  
febr. de 1919*