

La Industria Marítima en la Argentina (1870-1920): Su régimen de trabajo

Laura Caruso

Resumen

La FOM (Federación Obrera Marítima) es uno de los sindicatos más poderosos en las primeras décadas del siglo veinte. Ubicado en una rama central de la economía argentina, de la cual dependen todas las exportaciones, era objeto de una atención especial del gobierno. El trabajo de Laura Caruso analiza el desarrollo de la industria marítima argentina en el período que va desde 1870 a 1920. Examina los cambios en el proceso de trabajo y las consecuencias que éstos producen en la composición de la mano de obra, así como los conflictos a ellos asociados.

Abstract

The FOM (Marine Workers Federation) was one of the most powerful unions in the beginning of the 20th century. Located in a central branch of the Argentine economy, from which all the exports depend, it had special attention from the government. The work of Laura Caruso analyzes the marine industry development between 1870 and 1920. She studies the changes in the work process and its consequences in workers' qualifications, as well as the conflicts related to them.

Laura Caruso es estudiante de historia, integrante de *Razón y Revolución* e investigadora del CEICS

1. La industria del movimiento

¿Cuál es la necesidad de la industria marítima? Como toda industria del transporte, ésta resuelve el movimiento real de las mercancías en el espacio. Este cambio de un lugar a otro de las mercancías parte de la necesidad del capital de vender los productos en mercados alejados de su lugar de producción, para concretar las ganancias esperadas, es decir, realizar el valor de las mercancías. Por lo tanto, la circulación de las mercancías - el transporte- es la continuación necesaria del proceso de producción de mercancías a pesar de estar por fuera de éste.¹ En la medida en que el desarrollo de una producción requiere del transporte para realizar el valor de sus productos, el transporte mismo se transforma en mercancía, en una industria que constituye un ramo autónomo de la producción y, en consecuencia, un campo especial de inversión de capital.

Durante el período 1870-1930, la estructura productiva argentina, basada en el desarrollo capitalista del agro, generó la necesidad de realizar el valor de los productos en el mercado mundial.² La red comercial desarrollada presenta una fuerte concentración geográfica, cuyo núcleo es la provincia de Buenos Aires y sus puertos, fundamental pero no exclusivamente el de Buenos Aires. Por lo tanto, la industria marítima se hizo doblemente necesaria: para centralizar la producción del interior en los puertos de Buenos Aires y para ubicarla en el mercado mundial. Esto coloca a la rama del transporte marítimo en un lugar estructural clave dentro de la economía argentina del período.

La mercancía específica que produce la industria del transporte es el movimiento, en este caso, a través de los mares y ríos. El valor del transporte como mercancía está dado por el tiempo de trabajo empleado en la construcción del barco, los insumos necesarios para esto, sumado al tiempo de trabajo de la tripulación de a bordo y al desgaste del medio de producción, del propio barco, en cada viaje. Tanto el tiempo de trabajo de la tripulación como el desgaste del medio de transporte, están en función del tiempo del viaje, de la duración del proceso de trabajo. Por lo tanto, podemos adelantar que todo cambio en el proceso de trabajo de esta industria buscará por un lado acortar el tiempo de viaje, y por el otro transportar una mayor cantidad de mercancías en un mismo viaje para aumentar así capacidad productiva del trabajo.

2. La gran industria en el transporte marítimo argentino

2.a. El vapor

¿Cómo se produce la mercancía transporte marítimo en el período de 1870 a 1920? A inicios de este período se encuentra el cambio fundamental dado en la industria marítima en la segunda mitad del siglo XIX, de una forma bastante acelerada: el paso de la navegación a vela a la navegación a vapor. El transporte pasa a ser el producto de una máquina a vapor. Al predominar los buques a vapor, domina en la rama un desarrollo de las fuerzas productivas correspondiente al régimen de gran industria. En éste la máquina a vapor, o el motor diesel más adelante, constituyen el mecanismo motor, que a través de un mecanismo de transmisión de movimiento, transforma el movimiento de perpendicular en circular a la vez que impulsa la máquina de trabajo o herramienta, es decir, el medio de propulsión, la rueda de paletas o la hélice.

Lo fundamental del cambio es la aparición del trabajo mecánico con el desarrollo de la máquina, es decir, trabajo objetivado, como la nueva base del proceso de trabajo que rige a éste. El vapor es la gran máquina que produce íntegramente la mercancía, el movimiento. Esta nueva base objetiva del proceso de trabajo impone la forma y ritmo del trabajo realizado a bordo por los marinos, maquinistas, foguistas, auxiliares, etc., quienes se limitan a operar, mantener, alimentar, auxiliar, reparar y limpiar a la máquina.

Observamos el predominio del vapor en el transporte marítimo argentino tanto a nivel internacional, (todos los barcos procedentes del exterior y los que salen de puertos argentinos hacia el extranjero), como en la navegación interna. Esto significa un desarrollo de las fuerzas productivas al nivel de la Gran Industria, una progresiva mecanización del trabajo y el consecuente aumento de productividad, por el ahorro de tiempo trabajo al acortar el proceso de trabajo y eliminar la utilización de determinados oficios. Vemos así que el vapor representa para 1880 en la navegación internacional, la mitad de los buques censados, mientras que en 1914 constituye el 67%. Más notorio aún es el cambio en la navegación interior: sólo una quinta parte de los buques que navegaban los ríos argentinos en 1880 eran a vapor, pero en 1914 llegan ya al 65%. Si observamos ahora el tonelaje transportado, el avance del vapor dentro de la rama es aún más evidente. Para 1914, tanto en la navegación interior como en la internacional, representa el 90% o más de las toneladas de productos embarcados. (Ver Cuadro I)

El cambio de la vela por el vapor, que marca el desarrollo de las fuerzas productivas, permitiéndonos observar el nivel de desarrollo de la concentración en esta rama, es fundamental en el desarrollo de la industria marítima en general y es clave en la comprensión del desarrollo de la industria aquí analizada. Al mismo tiempo, se producen transformaciones fundamentales en el vapor, que desarrollan la base técnica de la industria marítima constantemente.

La primera innovación que observamos se da en el material del casco del barco, que ocurre al mismo tiempo en que se inicia el predominio del vapor. Más allá de la existencia de barcos con cascos mixtos (madera y hierro), para 1870 aproximadamente el hierro pasa a predominar en la construcción de los buques frente a la madera. En un período posterior encontraremos acero y aluminio.

La importancia del cambio en el material está dada por dos factores fundamentales: primero, el nuevo material permite la construcción de buques de mayores dimensiones, lo cual posibilita aumentar la capacidad de carga, y así, incrementar el volumen de mercancías que se transportan en un viaje; segundo, el hierro permite también un aumento en la velocidad que desarrolle la máquina. Estos dos factores hacen al trabajo más productivo: se trasladan más mercancías en igual o menos tiempo, a la vez que ahorran tiempo de trabajo al prescindir del personal encargado de mantener el casco en condiciones para la navegación. El hierro como material de construcción del casco de los buques se impone tempranamente: el 88 % de todos los vapores censados en los puertos del país en 1895 tenían casco de hierro. En 1914 su peso asciende al 92%.

Observamos que en 1880 la capacidad promedio de un vapor era de 348 toneladas, mientras que para 1914 ésta se triplica, siendo de 1.121 toneladas. En un

artículo del periódico *La Patria* del año 1890 se mencionan ya el aumento del tonelaje, la velocidad de los vapores que cruzan el Atlántico, así como el ahorro de combustible y el material empleado en su construcción.³

Otro cambio importante es el reemplazo de la rueda de paletas por la hélice como medio de propulsión, que permite aumentar la velocidad del barco. La hélice, por su forma y por el mecanismo de transmisión, tiene un movimiento continuo y parejo, con una mayor potencia. Su predominio en los vapores queda evidenciado por los datos censales: a nivel nacional ya en 1895 el 89% de los vapores censados eran a hélice; en 1914, el 96,5%.⁴

2.5. El mecanismo motor: del vapor al gasoil

Durante este período del desarrollo de la industria marítima aumenta la potencia del motor, como indican los censos: el promedio de caballos de fuerza ascendió de 285 en 1895 a 320 caballos de fuerza en 1914.⁵ Ahora bien, el cambio fundamental observado durante el período en la rama es el reemplazo de la propia máquina a vapor. Se sustituye el vapor, un motor de combustión externa, que debe ser alimentado con leña o carbón, por un motor de combustión interna. En la navegación será el modelo Diesel, que utiliza gasoil como combustible y no es a explosión. Esta nueva fuente de energía, que comienza a extenderse en la rama durante la década de 1910 y se acentúa hacia fines de la misma, permite un importante ahorro de mano de obra, con la progresiva desaparición de oficios como el de los foguistas, por ejemplo.

Como mencionáramos, la principal diferencia entre los dos motores es la forma en que producen la energía, es decir, el movimiento, nada menos que la mercancía cuyo proceso de producción estamos analizando. El motor Diesel no necesita alimentación externa de ningún tipo, ni leña ni carbón. Su utilización permite suprimir las calderas, carboneras, y por lo tanto deja más espacio libre y más capacidad para el transporte de mercancías. Además, por el mayor rendimiento del combustible que utiliza, el gasoil permite aumentar la distancia recorrida, sin necesidad de escalas para reabastecimiento. Esto hace que el movimiento sea continuo y rápido, y por consiguiente, agiliza el transporte mismo. El motor Diesel, además, cuenta con una mayor potencia y por lo tanto mayor velocidad, que acorta aún más el tiempo de viaje, es decir, el tiempo del proceso de trabajo para la producción del movimiento.

3. Trabajadores de la Industria marítima: efectos de los cambios de la base técnica y mecanizada en la mano de obra

Los cambios en el medio de producción fundamental de la industria marítima, el vapor, y su reemplazo por el motor de combustión interna Diesel analizados hasta aquí implican un aumento en la productividad del trabajo y un ahorro de tiempo de trabajo. ¿Cómo afectan éstos a la mano de obra? Podemos observar en primer lugar una importante reducción en el número de trabajadores empleados por el capital en esa rama, mientras que en 1895 la tripulación media por vapor era de 20 tripulantes, en 1914 ésta había reducido a 8 tripulantes por buque.

Este descenso del personal se explica en parte por la eliminación completa de determinados oficios a partir de la instauración del régimen de gran industria. El reemplazo de la madera por el hierro como material de construcción del casco de los barcos, implicó la desaparición de la profesión del calafate, cuyo trabajo consistía en sellar las juntas de la madera del casco con brea y estopa. Los calafates, que eran nada menos que 28.200 en el Censo Nacional de 1895, no figuran en el de 1914.

De la totalidad de la tripulación, compuesta por personal de cámara o servicio, de cubierta y de máquinas, es ésta última la más afectada. Según los Censos Nacionales, comparando el de 1895 con el de 1914, los foguistas disminuyen en un 42% y los maquinistas en un 40%. Este descenso de la mano de obra requerida por el capital también puede verse claramente reflejado en el periódico mensual *La Unión del Marino*, publicación sindical de la FOM aparecido en 1911. Si bien en sus primeros números (durante 1911 y 1912) se observa que la mayoría de los reclamos apuntan a la defensa de la organización y al repudio a la represión de las medidas de lucha adoptadas, para 1916, cuando contamos nuevamente con las publicaciones del periódico, se puede leer en sus páginas reiterados conflictos por despidos del personal, sobre todo de la sección de foguistas y carboneros, pertenecientes al personal de máquinas, como vimos, la más afectada, en especial por la eliminación de las calderas con la implementación del motor Diesel. Se exige respetar un mínimo estipulado por el gremio de personal de máquinas por barco y por turno.⁶

Otro síntoma de la velocidad con que el motor de combustión interna reemplaza a la máquina a vapor es la creación, en abril de 1917, de la Federación de Trabajadores de Combustión Interna. Del mismo modo, en enero de 1918, en una importante huelga del Alto Paraná, el pliego de condiciones no menciona ni a foguistas ni a carboneros, y sí al personal de motores de combustión interna, y a los engrasadores, un nuevo tipo de trabajo necesario ante el cambio en la maquinaria.⁷

Tanto en cubierta como en la sala de máquinas, debido a la progresiva simplificación del trabajo y a la polivalencia y multilateralidad de los trabajadores que esto implica, ambas características propias de la gran industria, se observan frecuentes reclamos por realizar tareas ajenas al oficio, que no corresponden a la categoría de éste. Así, vemos la negativa de las distintas secciones (marinos, foguistas) a realizar tareas que su oficio no contempla (pintar las chimeneas o la cubierta, realizar tareas de carga, lavar los costados del barco) y la lucha contra los despidos que esto genera.⁸ En cuanto a la calificación del trabajo, se exige implementar exámenes de aptitudes y conocimientos tanto para personal de máquinas como de cubierta, así como un periodo de aprendizaje del oficio. Si bien no hemos profundizado en este punto, esto pareciera indicar un intento de defender la antigua jerarquía de oficio que la nueva base técnica vuelve innecesaria.⁹

Por otro lado, no vemos aquí, como en otras ramas que se han desarrollado al nivel de la gran industria, el empleo de mano de obra femenina e infantil. Esto se debe a la particularidad de la vida a bordo y a la necesidad de contar con obreros que, a pesar de realizar tareas poco calificadas, deben contar con cierta fuerza física para el trabajo. Encontramos, determinada por el sistema de máquinas, una prolongación de la jornada

laboral, y una importante intensificación del trabajo. Esto produce en una misma cantidad de tiempo de trabajo mucho más energía, movimiento. Como consecuencia, se reduce considerablemente la mano de obra empleada: mientras que en 1895 la tripulación media por vapor era de 20 tripulantes, en 1914 ésta se ha reducido a 8 tripulantes por buque.

4. Centralización y concentración del capital en la Industria Marítima de Cabotaje (navegación interior). El caso The Argentine Navigation Co. Nicolás Mihanovich

A partir del estudio del proceso de trabajo del transporte marítimo argentino caracterizamos el nivel de desarrollo de las fuerzas productivas de la rama como gran industria. Este análisis nos permite también ver el proceso de concentración del capital, y observar, al menos en una primera aproximación, el proceso de centralización protagonizado por los capitales que intervienen en la rama.

Desde finales del siglo diecinueve en adelante tiene lugar dentro del transporte marítimo argentino de cabotaje un proceso de centralización de capital, es decir, de absorción-expropiación de los pequeños capitales por el gran capital. Este proceso es protagonizado por la compañía de navegación de cabotaje *The Argentine Navigation Co. Nicolas Mihanovich*, de capitales mixtos argentinos e ingleses. Desde su primera inversión, realizada en 1875, al comprar la empresa Matti y Piera que entra en liquidación, hasta dominar casi el 80% de la rama en 1914, se constituye en la pieza fundamental de la industria de la navegación en el interior y los países limítrofes.

Durante la década de 1890 tres empresas realizaban las rutas La Plata-Bs.As.-Montevideo: La Platense, Mensajerías Fluviales del Plata y la Mihanovich. Esta última compró a La Platense en 1894.¹⁰ A principios del siglo veinte, al finalizar un acuerdo que estableció con Mensajerías Fluviales del Plata, convenio que determinaba al río Paraná como zona de navegación de Mihanovich y al Uruguay de Mensajerías, al volver a competir, Mensajerías no puede sostenerse y es comprada por Mihanovich. Otras compañías que pasan a ser propiedad de Mihanovich fueron: Masilín, La Remolcadora Carlos Casado, La Rápida, Fernando Saguier, Sauson, Casares e Hijos, Giuliani, J.H. Siemens, Adano, Nuñez y Gijaba. Vemos así cómo un claro ejemplo de centralización producto de la competencia y la liquidación de un capital por otro, acompaña las transformaciones en el proceso de trabajo analizadas. De esta forma, para 1909 Mihanovich se hace cargo de todos los servicios costeros y del tráfico por los ríos de Argentina, Uruguay y Paraguay.¹¹ Para 1914 concentra el 78,3% del capital de la rama a nivel nacional 35.300.000 \$ moneda nacional de un total de 45.090.500 \$ moneda nacional.

Durante todo el periodo, una de las compañías que logra sobrevivir fue Suquia Atlántica, fundada en la década de 1880, que contaba para 1910 con 1.500.000 \$ oro de capital, un 45,45% del total de la industria en Capital Federal, mientras que para 1914 su capital era de 1.700.000 \$ moneda nacional, el cual representa el 3,7% del capital de la industria a nivel nacional.

Para completar el cuadro de la industria marítima debemos tener en cuenta la fundación en 1907 de la Marina Mercante Argentina, la cual poseía en 1914 un capital de

Este descenso del personal se explica en parte por la eliminación completa de determinados oficios a partir de la instauración del régimen de gran industria. El reemplazo de la madera por el hierro como material de construcción del casco de los barcos, implicó la desaparición de la profesión del calafate, cuyo trabajo consistía en sellar las juntas de la madera del casco con brea y estopa. Los calafates, que eran nada menos que 28.200 en el Censo Nacional de 1895, no figuran en el de 1914.

De la totalidad de la tripulación, compuesta por personal de cámara o servicio, de cubierta y de máquinas, es ésta última la más afectada. Según los Censos Nacionales, comparando el de 1895 con el de 1914, los foguistas disminuyen en un 42% y los maquinistas en un 40%. Este descenso de la mano de obra requerida por el capital también puede verse claramente reflejado en el periódico mensual *La Unión del Marino*, publicación sindical de la FOM aparecido en 1911. Si bien en sus primeros números (durante 1911 y 1912) se observa que la mayoría de los reclamos apuntan a la defensa de la organización y al repudio a la represión de las medidas de lucha adoptadas, para 1916, cuando contamos nuevamente con las publicaciones del periódico, se puede leer en sus páginas reiterados conflictos por despidos del personal, sobre todo de la sección de foguistas y carboneros, pertenecientes al personal de máquinas, como vimos, la más afectada, en especial por la eliminación de las calderas con la implementación del motor Diesel. Se exige respetar un mínimo estipulado por el gremio de personal de máquinas por barco y por turno.⁶

Otro síntoma de la velocidad con que el motor de combustión interna reemplaza a la máquina a vapor es la creación, en abril de 1917, de la Federación de Trabajadores de Combustión Interna. Del mismo modo, en enero de 1918, en una importante huelga del Alto Paraná, el pliego de condiciones no menciona ni a foguistas ni a carboneros, y sí al personal de motores de combustión interna, y a los engrasadores, un nuevo tipo de trabajo necesario ante el cambio en la maquinaria.⁷

Tanto en cubierta como en la sala de máquinas, debido a la progresiva simplificación del trabajo y a la polivalencia y multilateralidad de los trabajadores que esto implica, ambas características propias de la gran industria, se observan frecuentes reclamos por realizar tareas ajenas al oficio, que no corresponden a la categoría de éste. Así, vemos la negativa de las distintas secciones (marinos, foguistas) a realizar tareas que su oficio no contempla (pintar las chimeneas o la cubierta, realizar tareas de carga, lavar los costados del barco) y la lucha contra los despidos que esto genera.⁸ En cuanto a la calificación del trabajo, se exige implementar exámenes de aptitudes y conocimientos tanto para personal de máquinas como de cubierta, así como un período de aprendizaje del oficio. Si bien no hemos profundizado en este punto, esto pareciera indicar un intento de defender la antigua jerarquía de oficio que la nueva base técnica vuelve innecesaria.⁹

Por otro lado, no vemos aquí, como en otras ramas que se han desarrollado al nivel de la gran industria, el empleo de mano de obra femenina e infantil. Esto se debe a la particularidad de la vida a bordo y a la necesidad de contar con obreros que, a pesar de realizar tareas poco calificadas, deben contar con cierta fuerza física para el trabajo. Encontramos, determinada por el sistema de máquinas, una prolongación de la jornada

laboral, y una importante intensificación del trabajo. Esto produce en una misma cantidad de tiempo de trabajo mucho más energía, movimiento. Como consecuencia, se reduce considerablemente la mano de obra empleada: mientras que en 1895 la tripulación media por vapor era de 20 tripulantes, en 1914 ésta se ha reducido a 8 tripulantes por buque.

4. Centralización y concentración del capital en la Industria Marítima de Cabotaje (navegación interior). El caso The Argentine Navigation Co. Nicolás Mihanovich

A partir del estudio del proceso de trabajo del transporte marítimo argentino caracterizamos el nivel de desarrollo de las fuerzas productivas de la rama como gran industria. Este análisis nos permite también ver el proceso de concentración del capital, y observar, al menos en una primera aproximación, el proceso de centralización protagonizado por los capitales que intervienen en la rama.

Desde finales del siglo diecinueve en adelante tiene lugar dentro del transporte marítimo argentino de cabotaje un proceso de centralización de capital, es decir, de absorción-expropiación de los pequeños capitales por el gran capital. Este proceso es protagonizado por la compañía de navegación de cabotaje *The Argentine Navigation Co. Nicolas Mihanovich*, de capitales mixtos argentinos e ingleses. Desde su primera inversión, realizada en 1875, al comprar la empresa Matti y Piera que entra en liquidación, hasta dominar casi el 80% de la rama en 1914, se constituye en la pieza fundamental de la industria de la navegación en el interior y los países limítrofes.

Durante la década de 1890 tres empresas realizaban las rutas La Plata-Bs.As.-Montevideo: La Platense, Mensajerías Fluviales del Plata y la Mihanovich. Esta última compró a La Platense en 1894.¹⁰ A principios del siglo veinte, al finalizar un acuerdo que estableció con Mensajerías Fluviales del Plata, convenio que determinaba al río Paraná como zona de navegación de Mihanovich y al Uruguay de Mensajerías, al volver a competir, Mensajerías no puede sostenerse y es comprada por Mihanovich. Otras compañías que pasan a ser propiedad de Mihanovich fueron: Masilín, La Remolcadora, Carlos Casado, La Rápida, Fernando Saguier, Sauson, Casares e Hijos, Giuliani, J.H. Siemens, Adano, Nuñez y Gijaba. Vemos así cómo un claro ejemplo de centralización, producto de la competencia y la liquidación de un capital por otro, acompaña las transformaciones en el proceso de trabajo analizadas. De esta forma, para 1909 Mihanovich se hace cargo de todos los servicios costeros y del tráfico por los ríos de Argentina, Uruguay y Paraguay.¹¹ Para 1914 concentra el 78,3% del capital de la rama a nivel nacional, 35.300.000 \$ moneda nacional de un total de 45.090.500 \$ moneda nacional.

Durante todo el período, una de las compañías que logra sobrevivir fue Sud Atlántica, fundada en la década de 1880, que contaba para 1910 con 1.500.000 \$ oro de capital, un 45,45% del total de la industria en Capital Federal, mientras que para 1914 su capital era de 1.700.000 \$ moneda nacional, el cual representa el 3,7% del capital de la industria a nivel nacional.

Para completar el cuadro de la industria marítima debemos tener en cuenta la fundación en 1907 de la Marina Mercante Argentina, la cual poseía en 1914 un capital de

3.300.000 \$ moneda nacional, capital efectivo que representaba el 7,39% del total para Capital Federal, y un 7,32% a nivel nacional.¹² (Ver Cuadro II)

Constatamos así cómo las transformaciones en el proceso de trabajo en la rama del transporte marítimo, que requieren mayores inversiones para lograr una mayor fuerza motriz, velocidad, mayores dimensiones y capacidad en los barcos, se acompañan de un proceso de concentración (por el cual un capital crece proporcionalmente más que otros ante la mayor inversión y acumulación) y de centralización de capitales (por el cual los capitales de mayor tamaño, en este caso la Mihanovich, devoran los capitales menores).

5. Una explicación y un problema

El proceso de concentración del capital descrito en la industria marítima se rige por la ley del valor. La concentración de capital, el aumento de la magnitud de la escala del transporte, disminuye los costos y permite una realización óptima de la mercancía, condición para la acumulación del capital. La competencia entre capitales sólo permite sobrevivir a aquel que mediante el desarrollo de los medios producción disminuya sus costos al punto de poder aumentar la ganancia obtenida, es decir, de valorizar su capital a una mayor escala cada vez.

Al analizar el proceso de trabajo de la rama del transporte marítimo podemos observar en los datos aportados por los censos y la fuente sindical trabajada, un contundente y relativamente temprano predominio de los vapores, de ciertos materiales y máquinas, la desaparición de determinadas profesiones y demás cambios aquí expuestos en el proceso de trabajo. Esto nos habla de un importante avance en el desarrollo de las fuerzas productivas en la rama, que alcanza el régimen de gran industria y que se revoluciona a sí misma en el período mediante nuevas innovaciones.

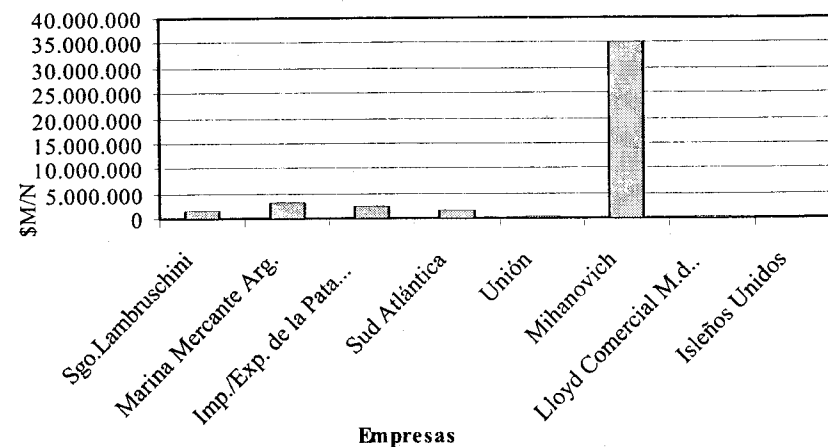
Así, vemos que en la industria marítima argentina de fines del siglo diecinueve y principios del veinte, a partir del predominio de la gran industria, se dan constantes cambios en la base técnica, que aumentan la productividad del trabajo y que sustituyen y desplazan al trabajo humano. Desde el predominio del vapor, pasando por la sustitución del material del casco, el cambio en el medio de propulsión, hasta el reemplazo mismo de un tipo de motor por otro, generan conflictos y luchas gremiales que son encaradas por la Federación Obrera Marítima, la organización sindical de los obreros de la rama a nivel nacional, que, debido a su lugar clave en la estructura económica argentina, tuvo en el período una importancia política marcada. Es muy probable que para el período que va de 1920 a 1940, el cual analizaremos en un próximo trabajo, se mantenga el régimen de gran industria con innovaciones técnicas que cambien la cantidad de personal, calificación y composición de esta fracción de la clase obrera argentina. Completar el estudio de esos cambios nos permitirá conocer mejor cómo se conforma y evoluciona una fracción crucial de la clase obrera argentina.

Cuadro I: Censo de Vapores (todos los Ptos. del país)¹³

Año	1880	1914
Transporte Internacional		
Nro. de barcos		
Vapor	52%	67%
Vela	48%	33%
Tonelaje transportado		
Vapor	74%	93%
Vela	26%	7%
Transporte Interior		
Nro. de Barcos		
Vapor	22%	65%
Vela	78%	35%
Tonelaje transportado		
Vapor	62%	90%
Vela	38%	10%

Cuadro II: Capitales Marítimos de Cabotaje en 1914.¹⁴

Capitales Marítimos de Cabotaje en 1914



Notas:

- ¹Marx, Karl: *El Capital*, México, Editorial Siglo XXI, 2000, tomo 2, vol.4, libro 2do., pp.177-181.
- ²Ortiz, Ricardo: *Historia Económica de la Argentina*, Editorial Plus Ultra, 1987, 6ta. Edición.
- Sartelli, Eduardo: "Ríos de oro y gigantes de acero. Tecnología y clases sociales en la región pampeana (1870-1940)" en *Razón y Revolución* n°3, 1997, pp.85.
- Idem: "Procesos de trabajo y desarrollo capitalista en la agricultura" en *Razón y Revolución* N°6, 2000, pp.130.
- ³Giralt, José Ricart: "Los modernos transatlánticos" en *La Patria*, Bs.As., 11 de abril 1890, p.1.
- ⁴*Segundo Censo de la República*, Bs. Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; Tercer Censo Nacional levantado el 1ro. de junio de 1914, Bs. Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.
- ⁵*Segundo Censo de la República*, Bs. Aires, Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional, 1898; Tercer Censo Nacional levantado el 1º de junio de 1914, Bs. Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.
- ⁶*La Unión del Marino* n° 54, agosto 1919; n° 67, septiembre 1920, BDNT.
- ⁷*La Unión del Marino* n° 64, junio 1920, BDNT; n° 65, julio 1920, BDNT.
- ⁸*La Unión del Marino* n° 43, octubre 1916; n° 44, noviembre 1916; n° 56, octubre 1919.
- ⁹*La Unión del Marino* n° 54, agosto 1919, Resoluciones de la Asamblea de Marineros del 10 de julio de 1919; N°66, agosto 1920 "Necesidades de nuestra organización"; n° 67, septiembre 1920, "Necesidades de nuestra organización".
- ¹⁰Ortiz, Ricardo: *Historia Económica de la Argentina*, Editorial Plus Ultra, 1987, 6ta. Edición, parte 3, cap. VI.
- ¹¹Vázquez Presedo, Vicente: "Navegación y puertos en el desarrollo de la economía argentina en el período 1875-1914" en *Temas de Historia Marítima Argentina*, Bs. As., Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1970, cap. 10.
- ¹²Martínez, A: "Consideraciones sobre el censo de valores mobiliarios" en *Censo Nacional 1914*, tomo 10.
- ¹³Tercer Censo Nacional levantado el 1ro. de junio de 1914, tomo 10, Bs. Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso, 1916-1917.
- ¹⁴Ibidem.