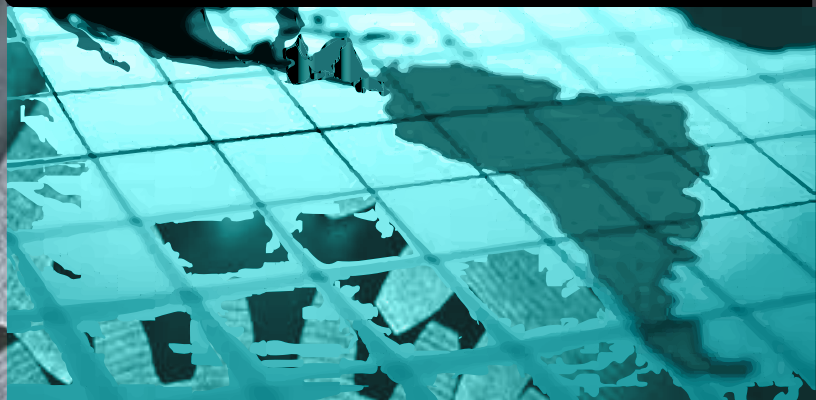


Estudios / Investigaciones



UNA HISTORIA REGIONAL DE LA OIT

Aportes sobre regulación y legislación
del trabajo latinoamericano

Laura Caruso

Andrés Stagnaro

(coordinadores)

UNA HISTORIA REGIONAL DE LA OIT
Aportes sobre regulación
y legislación del trabajo latinoamericano

Laura Caruso y Andrés Stagnaro
(coordinadores)

Esta publicación ha sido sometida a evaluación interna y externa organizada por la Secretaría de Investigación de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata

Correctora de estilo: Lic. Alicia Lorenzo

Diseño: D.C.V. Celeste Marzetti y D.C.V. Federico Banzato

Tapa: D.G. P. Daniela Nuesch

Editora por Prosecretaría de Gestión Editorial y Difusión: Natalia Corbellini

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723

©2017 Universidad Nacional de La Plata

ISBN 978-950-34-1540-5

Estudios/Investigaciones, 62

Cita sugerida: Caruso, L. y Stagnaro, A. (Coords.). (2017). Una historia regional de la OIT. Aportes sobre regulación y legislación del trabajo latinoamericano. La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. (Estudios/Investigaciones ; 62). Recuperado de <http://libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/93>



Licencia Creative Commons 4.0 Internacional
(Atribución-No comercial-Compartir igual)

Universidad Nacional de La Plata
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Decano

Dr. Aníbal Viguera

Vicedecano

Dr. Mauricio Chama

Secretaria de Asuntos Académicos

Prof. Ana Julia Ramírez

Secretario de Posgrado

Dr. Fabio Espósito

Secretaria de Investigación

Prof. Laura Lenci

Secretario de Extensión Universitaria

Mg. Jerónimo Pinedo

Prosecretario de Gestión Editorial y Difusión

Dr. Guillermo Banzato

Índice

Introducción

<u>Por una historia regional de la OIT</u> <u>Laura Caruso y Andrés Stagnaro.....</u>	<u>13</u>
--	-----------

Primera Parte: Trabajo forzado, indígena, femenino: la creación de campos laborales

<u>La geografía diferencial de los derechos: Entre la regulación del trabajo forzado en los países coloniales y la disociación entre trabajadores e indígenas en los Andes (1920-1954)</u> <u>Rossana Barragán Romano</u>	<u>25</u>
--	-----------

<u>Trabajo esclavo contemporáneo y trabajo forzado. Las políticas de la OIT y el Brasil en diálogo y conflicto, 1930-1990</u> <u>Norberto O. Ferreras</u>	<u>65</u>
--	-----------

<u>“Igual salario por igual trabajo”: La Organización Internacional del Trabajo y el Estado argentino frente al trabajo femenino (1919-1960)</u> <u>Graciela Queirolo.....</u>	<u>87</u>
---	-----------

Segunda parte: Funcionarios, redes, proyectos e ideas

<u>La delegación argentina en Washington (1919): Entre el prestigio internacional y la acción local</u> <u>Andrés Stagnaro</u>	<u>109</u>
---	------------

<u>Legislando en aguas profundas. La OIT, nuevas reglas para el trabajo marítimo y su desarrollo en la Argentina de la primera posguerra</u>	
<u>Laura Caruso.....</u>	<u>135</u>
<u>Colaboraciones transatlánticas de la OIT. Moisés Poblete y Vicente Lombardo Toledano (1928-1946)</u>	
<u>Patricio Herrera González.....</u>	<u>165</u>
<u>El Boletín Informativo de Leyes de Trabajo: Circulación de ideas y actores latino-americanos sobre políticas sociales (1942-1951)</u>	
<u>Karina Ramacciotti</u>	<u>185</u>
<u>Educar en derechos laborales: políticas y acciones desplegadas por la OIT en América Latina durante los años 1950-1970</u>	
<u>Gabriela Scodeller.....</u>	<u>213</u>
<u>Los autores.....</u>	<u>255</u>

Agradecimientos

Queremos agradecer en primer lugar a los participantes del taller que dio origen a este libro, Rossana Barragán, Victoria Basualdo, Norberto Ferreras, Patricio Herrera González, Graciela Queirolo, Karina Ramacciotti, Gabriela Scodeller y Luciana Zorzoli, por la predisposición y la capacidad para construir una jornada intensa de debates e intercambios. Un agradecimiento especial a las autoridades de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata, en particular al decano Aníbal Viguera y al vicedecano Mauricio Chama, por haber puesto a nuestra disposición los recursos sin los cuales el taller no hubiese sido posible. A las autoridades del IDAES-UNSAM y del IdIHCS-UNLP, por el apoyo material y académico a la actividad.

INTRODUCCIÓN

Por una historia regional de la OIT

Laura Caruso y Andrés Stagnaro

El fin de la Primera Guerra Mundial dio lugar a la conformación de un organismo de carácter internacional dedicado a la promoción de la legislación laboral, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), como parte de los intentos para constituir una paz duradera basada en la justicia social (OIT, 1929). Durante el transcurso del siglo XX se produjo su desarrollo exponencial hacia distintas áreas geográficas y diversas problemáticas vinculadas al trabajo. La OIT excedió así el espacio europeo con sus propuestas e iniciativas regulatorias, que apuntaron a encauzar y responder a la movilización obrera a través de la internacionalización de los principios de legislación laboral y de otras formas de intervención. Este proceso tenía amplios y ricos antecedentes en el espacio latinoamericano en materia de cooperación, participación de expertos, instituciones y saberes en el ámbito del derecho y la política laboral en general.

En vísperas del centenario de la creación de la OIT, dicha institución plantea las iniciativas para potenciar su identidad, impronta e historia, y celebrarse. Según se afirma en su página oficial, son siete las iniciativas en tal sentido: la justicia social; la configuración de un futuro que sirva para toda la humanidad –esto es, una globalidad equitativa–; el futuro del trabajo; poner fin a la pobreza; revisar el lugar de la mujer en el mundo del trabajo; la iniciativa verde (herramientas para gestionar una transición justa a un futuro sustentable); y, por último, el fortalecimiento del consenso tripartito fundante de dicho organismo, en la autorreflexión de sus normas y su pertinencia. Así enumerados –salvo algunas cuestiones vinculadas al daño ambiental y a la participación femenina– tales enunciados fueron listados de la misma forma

ya en su momento inicial, en 1919. La vigencia de los problemas sociales y políticos que enmarcaron el surgimiento de la OIT da cuenta de la persistencia de tales problemas a escala mundial, al tiempo que alerta sobre la necesidad de historizar la existencia, las políticas, los procesos y dinámicas del ente ginebrino a fin de explicar las respuestas ante tales persistencias, y los conflictos en torno a ellas. En especial, el lugar que ha tenido América Latina en la configuración propiciada por la OIT se torna vital a la hora de pensar iniciativas y limitaciones del organismo internacional, pero sobre todo al momento de reflexionar sobre las situaciones sociales diversas de nuestro continente, los procesos, personas y desarrollos que vincularon a la OIT con este, y su mosaico de realidades nacionales y locales. Con este ejercicio, por un lado, se busca poner en tensión las escalas de análisis que entran en juego a la hora de indagar el vínculo OIT-América Latina, y su carácter local, nacional, regional y global. Por otro, es la intención de este trabajo recuperar la dimensión conflictiva de esa arena de disputa que en distintos niveles y espacios constituyó la OIT, tanto para gobiernos y empresarios como para las organizaciones obreras. Por último, pero a la cabeza de esta reflexión, apostamos a visibilizar la participación activa, no lineal ni homogénea, de los actores de la región en la constitución de dicho vínculo y en la propia historia de la OIT.

En la última década la historiografía vinculada a las organizaciones internacionales como la OIT ha presentado un creciente interés cuali y cuantitativo (Iriye, 2002; Maul, 2012; McPherson & Wehrli, 2015). Aunque tímido y reciente, este impulso se traduce en congresos, ponencias, simposios y artículos que muestran, de manera fragmentaria, la necesidad de desentrañar la dimensión transnacional de la regulación del trabajo y su anclaje en América Latina. Al descentrar la mirada de los Estados nación, tales abordajes redimensionan la relevancia de nuevos actores y procesos, que surgen de la intersección de los aspectos internacional y local. Diversas líneas de investigación confluyen en pensar la vinculación e impacto de las instituciones internacionales y los procesos locales, sus actores y dinámicas. Aun así, es llamativa la ausencia hasta hoy de un análisis crítico de la OIT vista desde y por América Latina. Dicho organismo, surgido en la inmediata primera posguerra, no había sido objeto privilegiado del interés de los historiadores de la región, incluso siendo la institución que materializaba la búsqueda de conocimiento de las múltiples realidades y experiencias del trabajo alrededor

del mundo, para autoconstruirse como una realidad supranacional que las abarcara, conociera y regulara.

En la perspectiva abierta por otros investigadores y plasmada en el libro que hace ya tres años compilaron Herrera y Herrera González (2013), que consideramos como única posibilidad real de generar este tipo de conocimiento de manera fraternal, colectiva y colaborativa, hemos desplegado desde el año 2015 una serie de iniciativas en ese sentido. Así se materializaron talleres interdisciplinarios, mesas en congresos internacionales –como por ejemplo LASA y CLADHE V en 2016–, y la formalización de una red de investigadores/as vinculados/as a la historia de la OIT en y con América Latina.

Como un primer resultado de tal iniciativa, esta publicación reúne un conjunto de investigaciones, producto del trabajo conjunto desplegado en el marco del taller realizado en septiembre de 2015 en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP, auspiciado por el Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín y el Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de La Plata. Se trata de reelaboraciones de las ponencias presentadas en dicha oportunidad sobre la base de los comentarios e intercambios entre los participantes, comentaristas y coordinadores. Tales producciones miran de forma renovada la participación de América Latina en la constitución de políticas de intervención en el mundo obrero y su legislación, la formación de profesionales y el intercambio de saberes a lo largo de todo el siglo pasado y en lo que va del actual. A la vez, apuntan a construir nuevo conocimiento en torno a las complejas y múltiples formas de vinculación entre la OIT como organismo de alcance virtualmente mundial para la regulación de las relaciones de trabajo, y las acciones, debates y proyectos estatales y políticos en materia de regulación laboral en la región. Tal conocimiento de las diversas dimensiones que vincularon a la OIT con América Latina y sus realidades polifónicas, nacionales y locales, permite a su vez –como mencionamos y queremos destacar– dotar de visibilidad al propio lugar de América Latina en el concierto internacional regulatorio. Esta perspectiva, ausente en la producción y el debate historiográfico actual sobre estos temas, podría aportar incluso a la revisión de la propia historia institucional de la OIT; en este sentido, existen ya diversas investigaciones contemporáneas que marcan un camino próspero a seguir.

Con énfasis tanto en las políticas y agencias laborales, los debates y proyectos de legislación, la interacción entre instituciones locales e internacionales del trabajo y el desarrollo del derecho del trabajo, como también en los actores participantes de y en la OIT –delegados tripartitos, expertos, entre otros–, los trabajos que dan origen a la presente publicación, muy diversos en sus geografías, temas y abordajes, componen una trama común de intereses, itinerarios científicos, colaboraciones e interrogantes.

El conjunto de textos aquí compilados abre una red de colaboración e intercambio de ideas, temas y recursos que permite plantear, de manera esperanzadora, una agenda común de problemas e interrogantes que, sin desalojar la importancia de los estudios de caso y las especificidades, apunte sus esfuerzos a la construcción de una historia regional de la regulación del trabajo en general, y del vínculo de nuestra región con la OIT en particular. Con la construcción de conocimiento histórico sobre este tema como horizonte, nuestro objetivo inmediato fue poner en diálogo producciones individuales que, en concierto, produjeran un salto cualitativo en los interrogantes, las escalas, los recursos y documentos, las perspectivas con las que se aborda la historia de la OIT y la dimensión transnacional de la regulación del trabajo en los países latinoamericanos.

Así, uno de los tantos posibles balances de este trabajo colectivo permite esbozar una nueva agenda de problemas sobre la temática y sus derivas. En principio, se hace patente la necesidad de una mirada global o transnacional que supere el nacionalismo historiográfico, sin por ello ser globalizante; es decir, sin que anule especificidades y procesos locales. El impulso de investigaciones ancladas en lo local permitiría iluminar las múltiples vinculaciones, redes, actores y procesos recíprocos entre lo local, lo regional, nacional y global.

Cabe una breve y positiva reflexión en cuanto al archivo. Sobre la base de nuestra propia labor, es de gran interés destacar la diversidad y originalidad de fuentes y archivos con los que podemos trabajar. Estos posibilitan diversas preguntas y perspectivas: informes de corresponsales y expertos nacionales o internacionales, cartas y correspondencia variada entre delegados sectoriales, leyes y debates parlamentarios, periódicos y revistas especializadas, publicaciones estatales de dependencias ocupadas por los problemas del trabajo, periódicos gremiales, memorias, etc. La lista es extensísima.

Por otro lado, estas nuevas líneas de investigación permiten consolidar una nueva periodización posible del vínculo de la OIT con América Latina,

que ubica a grandes rasgos un corte y cambio sustancial en la gira que el por entonces director general del organismo, Albert Thomas, realizó por la región en 1925, y otro en la segunda posguerra, al mismo tiempo que la institución se reorganiza sobre la base de la Declaración de Filadelfia, y el inicio de la Guerra Fría. Seguramente los años 70 podrían ser otro momento diferencial posible, con la asunción de nuevas demandas vinculadas a las violaciones a los derechos humanos, por ejemplo. Si bien para afianzar esta lectura y consolidar esta periodización se requieren muchos, nuevos y sólidos trabajos, habilitar el interrogante para una nueva forma de periodizar este vínculo es en sí interesante. Permite escapar a los formalismos institucionales, que han ubicado los cortes o períodos no a partir de las experiencias y procesos propios, sino en función de procesos políticos más generales. Una línea interesante a seguir es indagar en los cambios de directores del organismo ginebrino y qué viraje produjeron estos en la política e intervención respecto de América Latina. También quedan por estudiar procesos de vinculación específica, asesorías, delegaciones, instalación de oficinas y presencias diversas en la región que derivaron en procesos políticos y acciones locales y regionales, como los vínculos con las experiencias sindicales supranacionales.

En este sentido, somos conscientes de la enorme necesidad que existe en nuestras historiografías nacionales de conocer, para cada período y en profundidad, los mecanismos, lógicas institucionales y transformaciones estructurales (organigrama) de la OIT, las dependencias vinculadas a América Latina, y las formas de presencia en nuestra región (oficinas, corresponsales, conferencias, etc.). Más conocidos que el resto, los expertos o técnicos y los delegados gubernamentales a las Conferencias Internacionales del Trabajo aún ameritan análisis extensos en diversas latitudes sobre los procesos de selección, el grado de autonomía, sus iniciativas, posiciones, vínculos con la OIT y sus respectivos gobiernos, con los delegados de los gremios y centros patronales. Precisamente estos últimos actores son quizá los más descuidados hasta hoy por la historiografía.

A la vez, los trabajos presentados en este libro invitan de manera sugerente a repensar la conformación de campos específicos de regulación del trabajo (femenino, marítimo, indígena, forzado/esclavo) en clave transnacional, como también a indagar los diversos argumentos y conflictos que los conformaron como tales, sus tensiones con el ideal universal de la regulación del trabajo que

impulsa la OIT desde sus inicios. El concepto presentado aquí por Rossana Barragán de “geografía diferencial de derechos” amerita una exploración en avance que, sin descuidar la voluntad de universalización de la OIT, permita repensar los vínculos con las temporalidades y particularidades locales.

Sin ser un listado exhaustivo ni completo (ni pretende serlo), todavía quedan por explorar –aunque existen algunos trabajos bien encaminados sobre el tema– los espacios regulatorios paralelos, en competencia o colaboración, a las directivas de la OIT: las Conferencias Interamericanas, las Panamericanas, la construcción de una agenda propia latinoamericana, sus sentidos y sus políticas, los actores locales que las construyeron; cuánto podría aportar a nuestro conocimiento un mapeo que historizara la presencia de la OIT en el continente, las oficinas administrativas regionales, subregionales, conferencias, programas y reuniones, visitas y delegaciones, que construyeron y construyen tradiciones, institucionalizan prácticas en la OIT y en el continente.

Los desafíos de tal programa de investigación solo pueden ser encarados y superados por un extenso trabajo colaborativo, por sobre fronteras político-geográficas y disciplinares, y con la promoción de un diálogo fecundo entre programas e investigadores/as del globo interesados en construir esta historia.

El libro

El primer apartado de esta compilación, titulado “Trabajo forzado, indígena, femenino: la creación de campos laborales”, cuenta con tres trabajos que, en sus diferentes áreas (Bolivia, Brasil, Argentina), temáticas y temporalidades, indagan los problemas vinculados a la constitución de campos particulares de regulación y acción estatal, los debates y definiciones en juego, así como los actores y proyectos en danza. Aquí, Rossana Barragán (IISG), en su escrito *La geografía diferencial de los derechos: entre la regulación del trabajo forzado en los países coloniales y la disociación entre trabajadores e indígenas en los Andes*, a partir de preguntarse hasta qué punto la población originaria estuvo o no incluida en los términos y conceptos de trabajadores y obreros, indaga la política y los debates de la OIT sobre el trabajo indígena en coordinación y diálogo con las realidades de Perú y Bolivia, pero también en un contexto más amplio vinculado a los países de historia colonial reciente, en la primera mitad del siglo XX, y pone en cuestión el propio discurso del organismo ginebrino de corte universalista y su tensión con los particularismos enunciados y articulados con relaciones de poder y desigualdad.

Por su parte, en el capítulo titulado *Trabajo esclavo contemporáneo y trabajo forzado. Las políticas de la OIT, el Brasil y la Argentina en diálogo y conflicto*, Norberto Ferreras explora las definiciones de trabajo esclavo y trabajo forzado tal como las estableciera la propia OIT en 1930, en diálogo con otros organismos internacionales para comprender los vínculos entablados entre los países latinoamericanos con la OIT, la forma en que el trabajo forzado/esclavo apareció en las Conferencias Internacionales y las posiciones de los países de nuestra región, como también para iluminar cómo este proceso se relacionó con los debates existentes en torno a esas categorías (trabajo forzado – trabajo esclavo contemporáneo) en el Brasil.

Concluye esta primera parte el trabajo de Graciela Queirolo “*Igual salario por igual trabajo*”: *la Organización Internacional del Trabajo y el Estado argentino frente al trabajo femenino*, en el cual analiza cómo la participación masiva de las mujeres en el mercado laboral urbano y la desigual retribución salarial entre mujeres y varones ante tareas similares, fueron objeto de debate en las Conferencias Internacionales del Trabajo y de qué manera particular fue incorporado este problema al debate más general sobre la regulación del trabajo femenino. Así, la autora analiza las posiciones que el Estado argentino tomó a partir de las propuestas y recomendaciones de los organismos internacionales a través de la legislación, como también los debates que la originaron.

Bajo el título “Funcionarios, redes, proyectos e ideas” se agrupa un conjunto de cinco trabajos que dan cuerpo a la segunda parte del libro. Abren el juego dos textos que proponen la reflexión histórica sobre los orígenes y fundamentos de la constitución de dos campos: el del derecho laboral y el del trabajo marítimo como espacio de intervención estatal multidimensional. El trabajo de Andrés Stagnaro, titulado *La delegación argentina en Washington: entre el prestigio internacional y la acción local*, examina en extenso la participación argentina en la primera Conferencia Internacional realizada en Washington en 1919, y el rol que esta tuvo en el afianzamiento de redes de intercambio académico-político, utilizadas por los delegados técnicos argentinos como apoyo en los debates y pujas sostenidos en Argentina en la conformación de un campo académico intelectual local dedicado al derecho laboral. Laura Caruso, por su parte, en el capítulo que lleva por título “*Legislando en aguas profundas*”. *La OIT, nuevas reglas para el trabajo marítimo y su desarrollo en la Argentina de la primera posguerra*, analiza la constitución del trabajo marítimo como

un campo específico y diferenciado de regulación del trabajo dentro de la propia OIT, que dio lugar a conferencias especiales como una novedad institucional y política en los años de su formación y desarrollo. También se ocupa de indagar la manera en que la participación en el nuevo organismo internacional fue puesta en juego por los actores locales en sus debates, demandas e iniciativas tanto del sindicato marítimo como de diversos poderes estatales.

Un tercer trabajo titulado *Colaboraciones transatlánticas de la OIT: Moisés Poblete y Vicente Lombardo Toledano (1928-1946)*, realizado por Patricio Herrera González, muestra el interés temprano e intenso de la OIT por vincularse con expertos e intelectuales y dirigentes sindicales latinoamericanos. Así lo evidencia la relación entablada entre Poblete y Lombardo Toledano –un ejemplo de muchas otras, al decir del autor–, la cual brinda una interpretación novedosa y cabal de la forma en que se construyó institucionalidad laboral en América Latina.

Más adelante en este apartado, en su trabajo *El Boletín Informativo de Leyes de Trabajo: circulación de ideas y actores latinoamericanos sobre políticas sociales (1942-1951)*, Karina Ramacchiotti se centra en el análisis de esta publicación científica como forma de visibilizar la circulación de ideas, debates, colaboraciones y construcción polifónica de las políticas sociales en los diferentes países de la región. Allí se expone cómo los temas y los actores de las políticas sociales, tanto de países vecinos y de la propia OIT, se constituyeron en referencia local y fueron así utilizados como insumo legitimador en el concierto mundial de discusión sobre tales políticas en el período de la segunda posguerra.

Por último, como cierre de este segundo grupo de trabajo, el estudio de Gabriela Scodeller titulado *Educación en derechos laborales: políticas y acciones desplegadas por la OIT en América Latina durante los años 1950-1970*, ilumina un tema muy poco conocido y estudiado: las estrategias educativas desplegadas por la OIT en materia de promoción de derechos laborales en América Latina. Se enfoca en el Programa de Educación Obrera, dependiente de la División de Educación Obrera y destinado a los países en vías de desarrollo. Más allá de las formas institucionales de dicho programa, la autora profundiza en los contenidos, y se interroga acerca de los sentidos y concepciones sobre trabajo, trabajador y sindicato, el rol que estos debían cumplir en la sociedad; asimismo, presta especial atención al tipo de contenidos que

circularon, los esfuerzos metodológicos esbozados para divulgarlos y el modo en que fueron reapropiados por las distintas corrientes sindicales en la región.

Bibliografía

- Herrera León, F. y Herrera González, P. (Comps.). (2013). *América Latina y la Organización Internacional del Trabajo: redes, cooperación técnica e institucionalidad social, 1919-1950*. México: UMSNH-UM-UFF.
- Iriye, A. (2006). *Global community: The role of international organizations in the making of the contemporary world*. Berkeley: Univ. of California Press.
- Maul, D. (2012). *Human rights, development and decolonization: The International Labour Organization, 1940-70*. New York: Palgrave Macmillan.
- McPherson, A. & Wehrli, Y. (Eds.) (2015). *Beyond Geopolitics: New Histories of Latin America at the League of Nations*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Organización Internacional del Trabajo. (1928-29). *Legislación Social de América Latina*, Vol. I y II. Ginebra: OIT.

Legislando en aguas profundas. La OIT, nuevas reglas para el trabajo marítimo y su desarrollo en la Argentina de la primera posguerra

Laura Caruso

La creación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) al finalizar la Primera Guerra Mundial, interpeló a gobiernos, instituciones laborales y organizaciones patronales y obreras. Entre estos, tanto los Estados con fuertes intereses marítimos como las empresas y sindicatos del sector embarcado fueron actores destacados desde los inicios de esta organización. Tal como existían en las organizaciones sindicales de alcance mundial –por ejemplo, la sección de la gente de mar dentro de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte–, el sector marítimo adquirió representación y especificidad, y allí se identificó un mundo laboral singular, impregnado de tensiones y problemas propios de la vida a bordo, las relaciones jerárquicas entre oficiales y tripulantes, y el vínculo contractual especial entre estos y el propietario o armador. Esta cierta autonomía del trabajo marítimo como campo de debate y de acción diferenciado del resto de las relaciones laborales también surgió en el interior de la OIT y las conferencias anuales temáticas que impulsó desde sus inicios. Sin embargo, este proceso no careció de tensiones, debates y confrontaciones. En esos espacios de debate internacional el lugar propio y diferenciado del trabajo a bordo de las flotas mercantes fue motivo de controversia entre los representantes, y en cada conferencia marítima volvieron a expresarse posiciones enfrentadas y temas muy sensibles al sector. En la Argentina, la OIT y sus discusiones dieron lugar a iniciativas de reglamentación del trabajo a bordo, además de ser motivo de debate en

relación con el rol del Estado y su incumbencia en el transporte marítimo, así como sus limitaciones.

La vinculación entre la escena laboral nacional y lo acontecido en la esfera internacional convocan a la reflexión sobre la necesidad de superar en forma analítica aquellos relatos centrados unilateralmente en los límites de las fronteras nacionales para explorar viejas o nuevas problemáticas desde una óptica que incluya ambas dimensiones y su interrelación. Esto permite construir nuevas interpretaciones que den visibilidad a la circulación de ideas, de actores y prácticas, al proceso de desarrollo de la política laboral como un hecho complejo y multidimensional, en el cual lo que en un país puede verse como *sui generis* y sumamente novedoso, encuentra anclajes históricos, impulso y sentido en el debate internacional.¹

No hace mucho que la historiografía argentina enfocada en la política laboral ha tomado nota de la riqueza de esta perspectiva, por ejemplo, en la circulación de ideas y teorías que sustentaron las políticas e instituciones del trabajo (Suriano, 2013). Sin embargo, aún falta recorrer un largo camino. En esa perspectiva se planteó, en un trabajo anterior, la existencia de una fuerte vinculación entre las iniciativas y elementos de la política laboral argentina y los procesos de índole internacional, con el Departamento Nacional del Trabajo (DNT) como un engranaje trascendental. Este participó de manera activa, ya desde su creación, en las instancias internacionales y en la construcción de la política laboral nacional: puso en relación ambos procesos, y tal vinculación fue tanto una estrategia institucional y colectiva como individual y profesional de autovalidación y legitimación, del organismo y de sus funcionarios (Caruso, 2014). En otras latitudes es posible encontrar una mayor reflexión desde esta perspectiva, sobre todo entre aquellos investigadores preocupados por las vinculaciones de los organismos internacionales y la región latinoamericana (Herrera León y Herrera González, 2013). Específicamente sobre la legislación laboral marítima en nuestro país, es posible advertir su carácter rezagado respecto a las leyes laborales existentes para algunos sectores, como la jubilación, el descanso, la jornada de trabajo, entre otras.² Sus condiciones particulares dejaban fuera del amparo de estas primeras leyes a los tripulantes, cuyo trabajo se

¹ Ver los trabajos de Barragán, Stagnaro, Ramacciotti y Herrera González en esta compilación.

² Sobre la legislación e instituciones laborales ver Suriano y Lobato (2014) y Panettieri (1984).

encontraba bajo la égida del Código de Comercio (1889) y de las disposiciones particulares de la Prefectura sancionadas por decreto presidencial. Esta situación se prolongó incluso hasta varios años después de finalizada la Gran Guerra. Si bien la construcción de una concepción de las relaciones laborales como campo específico de intervención y regulación estatal comenzó a evidenciarse a principios de siglo, las formas y canales que los gobiernos implementaron estuvieron mayoritariamente signados por la coyuntura. En Argentina, siempre en referencia al caso marítimo, las relaciones de trabajo a bordo, legisladas por el código citado, eran consideradas como un vínculo comercial-contractual entre partes iguales, que tomaba en cuenta solo la vinculación propietario-oficialidad, lo cual dejaba sin regulación toda una trama de relaciones y situaciones laborales en las cuales estaba inmersa la mayoría de los trabajadores embarcados (Caruso, 2012). Esta situación particular explica la necesidad y posibilidad de confeccionar una normativa *ad hoc*, plausible de negociación tanto en su construcción como en su aplicación, entre el Estado, los sindicatos y las empresas. Así sucedió, por ejemplo, con los llamados Decretos de Oficialización, una reglamentación del trabajo marítimo y portuario producto de un conflicto prolongado precisamente a partir de 1919, en el puerto de Buenos Aires (Caterina, 1997).

A partir del nuevo escenario internacional de la primera posguerra y la aparición de la OIT, y de la vacancia local de una legislación marítima, la acción del gobierno nacional y de las organizaciones obreras y patronales fue intensa y de una activa consideración de las experiencias mundiales. La idea que impulsa este trabajo apunta a considerar las formas en que estos actores del sector marítimo se apropiaron y desarrollaron iniciativas, en distintos momentos e intensidades, bajo los lineamientos fundantes de la OIT y los convenios y recomendaciones emitidas en sus Conferencias Internacionales. En esta primera exploración se abordan las dos conferencias marítimas que tuvieron lugar en los primeros años 20, ya que fueron claves para definir las prioridades y la dinámica del debate sobre ese tipo particular de relaciones de trabajo. Sobre la base de fuentes provenientes de los informes de los diversos delegados ante la OIT, de la prensa periódica y otras publicaciones estatales, entre otras, esta investigación apunta a conocer la vinculación entre los planteos e iniciativas legislativas surgidas en el seno de la OIT y el debate político-laboral del sector marítimo en Argentina, como también el modo en que

tales temas fueron resignificados e instalados en el centro de los proyectos y debates en torno a la regulación local del trabajo marítimo.

Un nuevo organismo

En 1919 surgió la OIT, una institución parte de la Sociedad de las Naciones, especializada en las relaciones laborales como ámbito de intervención y regulación estatal. Las consecuencias extremas de la guerra en las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores, junto al reclamo generalizado de las organizaciones obreras en demanda de mayor protección y regulación, constituyen elementos de peso a la hora de explicar la existencia de dicho organismo, junto a la extensión del reformismo social como discurso y práctica de colaboración de clase, que apelaba a mecanismos legítimos de diálogo y negociación para canalizar tales demandas dentro del sistema. El consenso resultante fue la necesidad de reforzar los mecanismos de integración y negociación con la clase obrera en los países de Occidente, y fortaleció en aquel momento histórico una política que venía a confrontar con las experiencias revolucionarias como la rusa y sus ecos en otros países europeos. De esta forma, y como parte interviniente en este proceso, salvar al mundo del bolchevismo se convirtió en un objetivo clave también para los delegados argentinos. Leónidas Anastasi, por ejemplo, delegado en la Conferencia de Washington y diputado nacional por el partido gobernante Unión Cívica Radical, podía afirmar que el temido “maximalismo” tenía por mérito alertar a la democracia sobre su deber de no olvidar la que, para el delegado, era su “misión trascendental”: la justicia social. Esta era una “advertencia sana para los hombres públicos y sobre todo para las clases patronales que no escatiman dentro de un conservadorismo feroz, y que miran con horror toda tendencia o toda orientación que tienda a prestigiar fórmulas nuevas en las relaciones entre el capital y el trabajo” (Halperin Donghi, 2007, p. 100). La sintonía con los principios motores de la OIT y su política es evidente. Establecidos en el Título XIII del Tratado de Versalles, afirmaban la búsqueda de la paz mundial como meta, la lucha por la justicia social y la cooperación internacional (Yañez Andrade, 2000). La OIT misma solo puede ser entendida dentro de la creciente política mundial de control y regulación de la relación capital-trabajo. Mediante la apelación a la justicia social como base para la construcción de la paz, esta entidad delineó sus principios básicos: el derecho al bienestar

material y al desarrollo espiritual correspondía a la humanidad toda, al igual que la seguridad económica y la igualdad de oportunidades. El trabajo, lejos de ser una mercancía, debía contar con derechos y seguridad para quien lo ejerciera; se regularían cuestiones básicas como salario, jornada laboral o trabajo de menores, y se reconocería al mismo tiempo el derecho de asociación a los trabajadores (Levaggi, 2006, p. 45).

En función de esta construcción integrista cobra pleno sentido la iniciativa de conceder representación tripartita –única agencia del sistema internacional con esta característica. Delegados patronales y sindicales, además de los designados por los gobiernos de los países participantes, conformaron una estructura tripartita que se plasmó en las Conferencias Internacionales y en el Consejo de Administración del organismo. Esta representación múltiple constituyó también una fuente de legitimidad para la propia organización y su política, así como para los Estados participantes. Enviar una delegación completa colocaba al país que fuere en un lugar destacado y prestigioso del concierto de naciones hacia el interior del organismo. Así sucedió con la Argentina en 1921, cuando un periódico nacional entrevistó a Albert Thomas, director general de la OIT, quien “patentizó el interés que la Argentina le había despertado, acaso con motivo de ser uno de los pocos países sudamericanos que en los dos congresos internacionales ha tenido representación plena, sobre todo en el segundo, donde llegó a ser el único en ese sentido” (Diario *La Nación*, 1920), aludiendo a la Conferencia marítima de Génova, a la que haremos referencia. El interés era mutuo: desde su creación, el DNT, organismo argentino especializado en cuestiones laborales, se había interesado por experiencias de acción estatal en las relaciones laborales en el mundo, y al crearse la OIT sus funcionarios fueron parte activa de la construcción de puentes con ese espacio internacional (Caruso, 2014).

Desde sus inicios, la OIT organizó una conferencia general anual, a la que luego se sumaron otras de diverso carácter. La primera Conferencia Internacional del Trabajo se realizó en Washington entre octubre y noviembre de 1919.³ Allí representantes gubernamentales y técnicos, empresariales y sindicales, discutieron y votaron diversos convenios y recomendaciones que, a la

³ Sobre la relación entre la OIT y el fortalecimiento del campo del derecho laboral en Argentina, y la participación de la delegación argentina en la primera conferencia de la OIT celebrada en Washington, ver Stagnaro en esta compilación.

hora de ser pensados y aplicados en la realidad laboral de a bordo, presentaban algunas dificultades y tocaban múltiples intereses. Durante esa reunión ciertos sectores reclamaron la igualdad de trato para el trabajo industrial y el marítimo, posición que tuvo una firme oposición de la delegación inglesa, potencia marítima en aquella época. Ciertamente es que las características particulares del trabajo marítimo lo diferenciaban en mucho del trabajo industrial o de cualquier otro tipo de trabajo realizado en tierra,⁴ y se requerían ciertos conocimientos y experimentación a la hora de considerar su regulación. Se resolvió entonces dedicar una reunión particular a este tipo de trabajo, por lo que se convocó una conferencia en la ciudad de Génova para mediados del año siguiente, en la cual se tratarían las condiciones y legislación marítimas, cuyas características y problemas específicos requerían una discusión a cargo de especialistas que debatieran cuestiones reglamentarias aplicables a la navegación. Así, la Conferencia de Génova dio origen a una serie de conferencias marítimas que se continuarían como rasgo específico del debate laboral internacional.

Las conferencias marítimas de Génova (1920) y Ginebra (1926)

La primera posguerra fue una etapa de reacomodamiento internacional y un período de complicado afianzamiento institucional para la OIT, que comenzaba a delinear y construir una dinámica y una presencia que apuntaba a ser mundial; entendida como una organización fluida, en construcción, sujeta a presiones e influencias diversas y atravesada por tensiones y conflictos, confluencias y colaboraciones entre sectores, países y el organismo (Herrera León y Herrera González, 2013). En ese proceso, las conferencias internacionales no fueron congresos doctrinarios o reuniones diplomáticas, sino más bien verdaderas asambleas de trabajo, deliberación y disputa intersectorial e internacional, tal como lo declaró el delegado patronal argentino Dell Oro Maini. De tales tensiones y de la real particularidad del trabajo marítimo surgieron las conferencias marítimas. Como se vio, las mismas se originaron en los primeros debates en el ámbito de la OIT, en plena construcción de ese espacio, durante la conferencia anual en Washington. Diversos motivos e intereses resaltaron allí la especificidad y particularidades del trabajo a bordo, y la necesidad de un tratamiento profundo de sus rasgos, proble-

⁴ Para un análisis denso de las características de este trabajo, ver Caruso 2010.

mas y legislación. En esos primeros años se realizaron dos conferencias marítimas, la segunda y la novena, reuniones particulares que surgieron como una de las adecuaciones necesarias que el organismo debió asumir apenas creado. La II Conferencia se desarrolló en el año 1920 en Génova, como única conferencia anual. La IX Conferencia, realizada en 1926 y situada en la ciudad de Ginebra, también se dedicó a las cuestiones marítimas, pero tuvo otro carácter: fue una conferencia paralela a la general, rasgo que perdurará como propio de estas reuniones.

A tales conferencias asistieron delegados de gremios vinculados al sector; se destaca el hecho de que en 1920 fue la FOM el sindicato representado, producto de su crecimiento, el cual logró visibilidad y presencia, mientras que en 1926 la participación fue delegada a otro gremio que competía directamente con la Federación, como veremos, en tiempos de desestructuración y derrota de la misma. Un trabajo pionero en la observación de la representación obrera argentina ante la OIT resaltaba la inestable representación argentina ante las conferencias internacionales durante la primera década de existencia de la entidad internacional (Belloni Ravest, 1969). Ciertamente es que dicha representación, desde los gremios, los empresarios y los gobiernos, fue inestable y disputada en aquellos años, tanto en las conferencias generales como en aquellas dedicadas especialmente a temas marítimos. Como afirma el mencionado trabajo de Belloni Ravest, recién en los primeros años de 1930 se estabilizó la representación argentina en general, y la obrera en particular, en relación con la formación de la CGT y con la ratificación por parte del gobierno de Argentina de los convenios y recomendaciones de Washington y Génova, así como del Tratado de Versalles y la propia OIT. En las conferencias previas la presencia y participación de delegados argentinos fue muy variable: si las dos primeras contaron con una delegación completa, en la tercera y cuarta conferencia (1921 y 1922) no hubo ningún delegado por nuestro país, y se retomó únicamente la representación gubernamental en 1923, ante la quinta reunión anual. A partir de entonces, y en adelante, la representación estatal y empresarial estuvo garantizada, no así la sindical, que fue motivo de controversia política desde los inicios.⁵ La Argentina aparecía ante sus contemporáneos como el país más constante y sistemático del continente en la concurrencia y participación en estos espacios (Dell Oro Maini, 1926, p. 11).

⁵ Belloni Ravest relata las críticas suscitadas ante el nombramiento de una delegación de

La Primera Conferencia Marítima se realizó entre junio y julio de 1920 en el Palacio de San Giorgio, a orillas del mar de Liguria, en la ciudad de Génova. Fue una conferencia esencialmente europea; se destacaron las ausencias de Estados Unidos, Brasil y México, y, de los países latinoamericanos presentes (Chile, Venezuela y Uruguay) Argentina fue la única en enviar una delegación completa. Estos representantes no participaron del debate en las comisiones sobre temas particulares, informes y proyectos, debido a su tardía y controversial designación. Así, los delegados Alfredo Colmo, Alejandro Unsain, Pedro Di Quattro y Atilio Dell Oro Maini llegaron a fines del mes de junio, ya que su nombramiento y participación estuvieron estrechamente vinculados al conflicto marítimo desarrollado en el Puerto de Buenos Aires, tal como fue analizado en un trabajo anterior (Caruso, 2011).

En esta conferencia se sancionaron tres convenios, cuatro recomendaciones y tres resoluciones; cada una de estas categorías implicaban para los países miembros diferentes grados de compromiso y aplicación. Los convenios estipulaban la edad mínima para el trabajo marítimo en 14 años, el pago de indemnizaciones de desempleo por naufragio y la formación de agencias de colocación estatales. Allí, como se hará en todos los convenios internacionales marítimos posteriores, se definían los términos y sus alcances en cuanto a la ley y su aplicación a bordo: qué significa *buque* y la expresión *gente de mar* puede parecer obvio, pero cada convenio delimitaba muy bien los sujetos y ámbitos a los que se aplicaba su jurisdicción (Convenios 7 y 8, 1920). Sin embargo, subsistían ambigüedades, como por ejemplo el lugar ocupado por capitanes y oficiales en la organización del trabajo a bordo y en la contratación. El convenio 9 estipulaba además que “la colocación de la gente de mar no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos por una persona, sociedad o empresa”, y se establecían sanciones penales (Convenio 9, 1920). También se preveía la organización estatal de agencias de contratación gratuitas y la creación de comisiones con representantes de armadores y de la tripulación para controlarlas.

A diferencia de los convenios, las recomendaciones constituían indicaciones de principio o de fondo que cada país podía o no traducir en leyes aplicables en el espacio nacional. En Génova se votaron recomendaciones

la Asociación de Círculos Católicos Argentinos en 1925 por parte del Presidente Alvear para asistir a la conferencia anual, así como a la posterior representación en 1927 y 1928 de la COA.

sobre la extensión de la jornada laboral en la industria pesquera; sobre el impulso a limitar por ley las horas de trabajo a bordo en la navegación interior, diferenciada de la navegación marítima, en aguas internacionales;⁶ y sobre la “codificación clara y sistemática de la legislación nacional de cada país” por la cual “la gente de mar del mundo entero... podrá conocer mejor sus derechos y sus deberes” (Recomendación 9, 1920). Una cuarta y última recomendación versaba sobre la organización de “un sistema eficaz de seguro contra el desempleo... ya sea mediante un régimen de seguro gubernamental o bien mediante subvenciones concedidas por el gobierno a las organizaciones profesionales cuyos estatutos prevean el pago de prestaciones a sus miembros desempleados” (Recomendación 10, 1920). Otras tres resoluciones, de menor carácter, abordaban temas como contrato marítimo, prevención de enfermedades venéreas y seguro al desocupado.

Tales resoluciones fueron producto de un extenso debate, si bien no reflejaban acabadamente los argumentos e intereses en pugna. Temas claves como la intervención del Estado, la reglamentación del trabajo, las condiciones laborales y de contratación, el seguro por accidentes, fueron puestos en cuestión sin por esto tener soporte de convenio o recomendación. Otros temas debatidos a lo largo de la conferencia fueron el trabajo de menores, el seguro por paro o desempleo y las posibilidades de confección y aplicación de un estatuto integral para regular el trabajo marítimo.⁷ Se discutió también la prohibición de instituciones privadas con fines de lucro o empresas en la contratación como agencias de colocación, ya que no debía tratarse al trabajo “como mera mercancía”. La colocación quedaría a cargo del Estado u organismos sin fines de lucro, incluso los sindicatos.

A modo de balance, los delegados argentinos consideraron a la conferencia un avance, aunque con serias limitaciones que impedían la construcción de mayores consensos. Así lo afirmó el doctor Alfredo Colmo, señalando que la labor de dicha reunión fue insuficiente por la falta de especificidad de los proyectos presentados y el trabajo superficial en las comisiones, que

⁶ La equiparación de ambas jornadas debía hacerse “previa consulta a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores” (Recomendación 8, art. IV, 1920).

⁷ Con relación a este, Unsain destacó la existencia de estatutos del marino en Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Francia, Bélgica, Dinamarca, Japón, Australia y Canadá (Unsain, 1920, p. 106).

obstaculizaban el debate y la regulación del trabajo marítimo como problemática universal. En cambio, Alejandro Unsain la consideró un éxito sin precedentes, por iniciar una tradición en legislación internacional del trabajo marítimo y la navegación, y un fuerte impulso a su real internacionalización (Unsain, 1920, p. 205). Los delegados patronales y gremiales fueron más cautos y ambivalentes, al destacar las relaciones de fuerza que atravesaron los debates y resoluciones: “de nada vale la ley si nosotros estamos desorganizados y no tenemos conciencia de nuestros deberes y nuestros derechos” sostenía el capitán Diquattro, quien también consideró un logro sustantivo el reconocimiento desde la OIT a los sindicatos marítimos como representantes obreros legítimos y elementos primordiales de la producción nacional.

Tras los debates desarrollados en Génova, analizados en otro trabajo (Caruso, 2011), se evidenció la consolidación de las conferencias internacionales en general, y de las marítimas en particular, como espacios de disputa de legitimidades y representaciones donde se expresaban las tensiones y se dirimían cuestiones diversas a través de una negociación fuertemente influenciada por las hegemonías establecidas entre los países participantes, y entre los sectores intervinientes.

Interesa aquí particularmente visualizar la interrelación entre este nuevo ámbito y las iniciativas y proyectos dados en Argentina para el trabajo marítimo. ¿Fueron estas conferencias un impulso inmediato para la reelaboración de leyes y reglamentaciones? ¿En qué debates y proyectos se expresaron estas nuevas preocupaciones? ¿Cuáles fueron sus resultados? Ciertamente es que la vinculación del gobierno argentino con el organismo internacional se estableció institucionalmente en forma rápida; ya en diciembre de 1919 una resolución del Ministerio de Relaciones Exteriores creaba una Oficina de las Naciones Unidas en Buenos Aires, y a los pocos meses, en octubre de 1920, un decreto definía su funcionamiento. Si bien este hecho es relevante en la vinculación de la OIT con la política local, es posible rastrear en las iniciativas legislativas y gubernamentales otras formas más epidérmicas y profundas de vinculación, en la inspiración internacional de ciertas políticas o proyectos locales referidos a la regulación del trabajo a bordo.

Es factible reconocer las preocupaciones y resoluciones de Génova en la iniciativa de codificar el trabajo marítimo por parte del gobierno nacional argentino meses después de la conferencia. Un caso paradigmático es el Código de

Trabajo, impulsado en 1921 por el gobierno de Yrigoyen. En este se consideraban, entre muchas otras cuestiones, el funcionamiento del DNT; el Registro Nacional de Colocaciones y otras agencias particulares, patronales y obreras; los trabajadores del Estado y ferroviarios; el trabajo de mujeres y menores; las poblaciones indígenas de los Territorios Nacionales; así como las condiciones para el trabajo a domicilio, la regulación de la jornada laboral y las indemnizaciones por accidente, seguros y asistencia médica, higiene y seguridad. Capítulo aparte merecieron los temas de salario, asociaciones profesionales, su reconocimiento y regulación, instancias de conciliación y arbitraje, y sistemas jubilatorios para ferroviarios y empleados de empresas particulares de servicios, un amplio espectro de cuestiones que hacían de este un plan integral de regulación del trabajo (Suriano, 2012). Muchas de las leyes incluidas en el Código no eran nuevas ni superaban los aspectos represivos-reguladores de proyectos previos. Esta misma afirmación vale para aquellos puntos referidos al trabajo marítimo. Sin embargo, según Juan Suriano, el Código de 1921 contenía elementos progresistas –como la obligatoriedad del arbitraje, el contrato colectivo, la creación de un fuero del trabajo y la consolidación del DNT como autoridad de aplicación– impulsado a la vez por un contexto signado por el conflicto obrero, la huelga general⁸ y las demandas aún a la espera de respuestas.

La idea y necesidad de codificar ciertas normas laborales para un sector particular tampoco era nueva en Argentina. La problemática local alentó a que, en el caso de los trabajadores ferroviarios, se confeccionara un reglamento integral de trabajo en 1917, tras una histórica huelga de carácter general (Palermo, 2014). En el caso marítimo todo parecía indicar un camino similar, ya que a partir de la huelga general del sector de fines de 1916 y la alta conflictividad asumida por estos trabajadores y su gremio durante los años siguientes, toda cuestión relacionada con la regulación del trabajo a bordo adquirió notoriedad, interés público y una amplia repercusión en la prensa y en la agenda de entidades patronales y estatales. Incluso antes de la aparición de la OIT, un funcionario especializado del DNT como Alejandro Ruzo sostenía que, ante la importancia estratégica del trabajo marítimo –similar al ferroviario– y la envergadura de sus gremios y huelgas, estas actividades debían

⁸ Sobre la huelga general de 1924 ver Horowitz (1995).

contar con un código que uniformara el servicio y la actividad, y reglamentara su trabajo, así como la labor de sus gremios (Suriano 2012, p. 29). La Conferencia de Génova parecía haber asentado un terreno más que propicio para avanzar en ese sentido. Fue así que el gobierno argentino inició las gestiones y un recorrido legal para dar cuerpo al Estatuto del Marino, que, si bien no llegó a sancionarse en esos años, habla de la dirección de las políticas impulsadas y de la puja por establecer ciertos criterios y derechos.

El proyecto de Código de Trabajo de 1921 en su Título VII proponía, en materia de trabajo a bordo, la codificación conjunta de múltiples reglamentaciones ya existentes, para darle mayor fuerza y coherencia a las mismas y a la acción posible del Estado en velar por su cumplimiento. Esto significaba un avance respecto de la dispersión y discrecionalidad reinantes, a la vez que respondía a los criterios establecidos en el ámbito de la OIT de ordenar las leyes y reglamentaciones para hacerlas objeto plausible de comparación y modificación. Se reunían allí diversas ordenanzas emitidas por Prefectura (Recopilación de Antecedentes, 1937), y las cláusulas que figuraban en el citado Código de Comercio y que seguían siendo la palabra autorizada a bordo, a la cual se intentaba fortalecer y a la vez complementar. Hasta entonces dicho Código había sido el marco legal del trabajo marítimo, al que dedicaba íntegramente su libro tercero donde se definían y delimitaban la propiedad naviera, así como las responsabilidades de armadores y propietarios, capitanes, pilotos y contramaestres. Además de múltiples cuestiones vinculadas a pólizas, seguros marítimos, fletes, préstamos e hipotecas navales y otros temas comerciales, allí se definía la contratación de la gente de mar y las relaciones de trabajo a bordo. De estas solo se consideraba la existente entre el propietario y la oficialidad, concebida como un vínculo comercial-contractual entre partes iguales, y se excluía a la tripulación. De hecho, la construcción y legitimación de las relaciones laborales como campo específico de intervención y regulación estatal llevará tiempo. Así, las ausencias en el Código son más importantes que sus efectivas regulaciones. Nada decía sobre la disciplina y la jerarquía a bordo, la organización y funcionamiento de las secciones, por ejemplo. Sumado a esto, las leyes existentes para la protección del trabajo en la ciudad excluían al trabajo marítimo (Código de Comercio, 1964). En cambio, había una serie de reglamentos por sección y categoría confeccionados por la Prefectura, organismo que estaba también a cargo de

garantizar su cumplimiento. Estos estipulaban los conocimientos necesarios y exámenes de habilitación para ejercer como tripulante en las diversas categorías, definían las tareas incluidas por categoría y sección, los turnos y la jornada laboral, el número mínimo de tripulantes por sección, entre muchas otras cuestiones vitales para la organización del trabajo.

El gobierno nacional y otras dependencias impulsaron dicho Código, cuyo proyecto fue elaborado por el mismo Alejandro Unsain (Suriano, 2012). En su presentación ante el Congreso de la Nación, el presidente Hipólito Yrigoyen hizo referencia explícita a los convenios votados en la OIT en las dos conferencias realizadas hasta el momento. En aquella ocasión sostuvo:

tiene, por tanto, este proyecto de Código de trabajo como fundamento las condiciones básicas de la justicia social, incorpora a su articulado las disposiciones aprobadas en las conferencias de Washington (año 1919) y Génova (año 1920) en las que los representantes del gobierno argentino sostuvieron las doctrinas más amplias de la época y aspira a realizar por la acción de la ley, la paz en todas las actividades y relaciones del trabajo en general, que al afianzar la armonía en ellas asegura el engrandecimiento moral y material de los pueblos. Para llegar a este propósito se han tenido en cuenta en la preparación del proyecto de referencia, junto a los derechos hasta hoy reconocidos al capital, las justas y legítimas aspiraciones de los que sin otro patrimonio que el del trabajo diario, le aportan decididamente a la obra de progreso del país (Boletín DNT N.º 48, 1921).

Es visible cómo los argumentos se correspondían con los principios y disposiciones de la OIT. Estos se constituyeron en las ideas fuerza que respaldaron la iniciativa, y funcionaban como evidencias de su validez para presentar y defender el proyecto. Incluso su referencia explícita comenzaba a hacer pie en la política laboral argentina y a constituirse en elemento de legitimación. A pesar de haber sido debatido en el Congreso, el proyecto no logró aprobación ya que el partido gobernante, la UCR, no contaba con los votos necesarios en ambas cámaras.

En concordancia con estas afirmaciones, el Poder Ejecutivo Nacional envió a principios de septiembre de 1921 un proyecto de ley a la Cámara de Diputados para aprobar los tres convenios resultantes de las deliberaciones en Génova sobre edad mínima, indemnización por naufragio y colocación de

marineros, respectivamente. Sin embargo, esta iniciativa tampoco prosperó (Crónica Mensual DNT N.º 45, 1921). Ya en enero de ese mismo año se había sancionado un decreto, con fecha de octubre de 1920, por el cual el mismo Poder Ejecutivo se comprometía a la asistencia, aplicación y cooperación con las Conferencias Internacionales y con todas las instancias administrativas de la OIT.

Tras el frustrado Código de Trabajo y la no ratificación de los convenios, en el caso del trabajo marítimo se intentó avanzar en un estatuto o reglamentación general, el cual tenía continuidad con otras iniciativas anteriores. Los funcionarios del DNT tomaron esta tarea a fondo. Así lo demuestra el decreto confeccionado por el ministro del Interior Gómez, del 24 de septiembre de 1921, por el cual llamaba a la conformación de una comisión para codificar y redactar un reglamento nacional para el trabajo marítimo, siguiendo la recomendación de la OIT. A tal efecto se convocaba nuevamente a Unsain, aún presidente interino del DNT, y al capitán de fragata Ricardo Camino, ayudante general del Prefecto General de Puertos, quienes debían recopilar y ordenar las disposiciones y reglamentos existentes hasta el momento. Acorde a los cursos legales, el 19 de noviembre de 1921 Julio Lezana, presidente del DNT, elevaba un pedido al ministro del Interior que había sido elaborado por la División Inspección del DNT, a cargo de Unsain. Allí se solicitaba que, según lo discutido en Génova, se avanzara en la unificación de las ordenanzas existentes sobre trabajo marítimo, y se puntualizaba que tal codificación debía ser clara y sistemática para permitir a la vez confeccionar un Estatuto Internacional de los Marineros, comenzando por uno nacional, tal como recomendara la OIT. El resultado de esta labor vio la luz en febrero de 1922, cuando se elevó al ministro del Interior el trabajo final de recopilación. Este incluía “todo lo que atañe al personal de la marina mercante, en sus relaciones con los armadores o con la administración nacional”. La iniciativa era presentada como una necesidad del personal embarcado, a la espera de la confección de una legislación coherente y de fondo que superara las limitaciones del Código de Comercio en esa materia, y que cumpliera con lo resuelto en la Conferencia Internacional (Crónica Mensual DNT N.º 46, 1921).

Mientras tanto, la tercera Conferencia Internacional del Trabajo tuvo lugar en Ginebra, en octubre de 1921, pero en ella no hubo representación argentina. Se discutió y sancionó allí el Convenio 16 sobre el examen médico obligatorio

de los menores empleados a bordo de los buques mercantes. La definición de menor comprendía a aquellas personas con menos de 18 años, y estaba prohibido su empleo a bordo. Sin embargo, este se permitía solo en el marco de la contratación familiar, previa presentación de un certificado médico de aptitud física, firmado por un profesional reconocido por la autoridad competente, certificado que sería renovado anualmente. Si en una emergencia debía emplearse a un menor, podría hacerse solo con la condición de que dicho examen médico se realizara en el primer puerto de arribo. El mismo convenio establecía, entre muchas otras cuestiones formales, la presentación de una memoria por parte del Consejo de Administración sobre la aplicación del convenio al menos cada diez años. Argentina quedó al margen de tales deliberaciones, así como de su ratificación. Sus autoridades laborales seguían embarcadas en la confección del Código de trabajo marítimo, la cual se encontraba en un atolladero político.

Si bien la recopilación de legislación marítima había sido realizada por la comisión, no se contaba con la voluntad política para consolidar y aplicar el nuevo estatuto. Aunque el conflicto a bordo que había caracterizado el período anterior parecía atenuado, la persistencia de una acción gremial encabezada por la FOM y la preocupación oficial llevaron a la paralización de tales iniciativas. Debates no resueltos como la responsabilidad de la conformación de la tripulación, la naturaleza pública o estatal de las cláusulas del contrato, entre otras, hacían difícil avanzar con la codificación. Por todo esto, en abril de 1923 un nuevo decreto presidencial firmado por Marcelo T. de Alvear y por el almirante Manuel Domecq García, ministro de Marina, nombró a un grupo de especialistas para conformar una comisión más amplia que tratara la cuestión, en nombre de los intereses públicos y privados afectados por el “caos de legislación”. A cargo de la recopilación, organización, revisión y modificación de las ordenanzas estarían los ministerios involucrados en los temas marítimos: Obras Públicas, Marina, Interior y su dependencia laboral, el DNT. La nueva comisión estaría constituida por el capitán de navío Gabriel Albarracín, el profesor de Derecho Comercial de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires Francisco Oribe, el profesor de Derecho Administrativo de la Universidad Nacional de La Plata Benjamín Villegas Basavilbaso, el asesor de la Prefectura Horario Vieyra, el exarmador Miguel Mihanovich, hermano de Nicolás,⁹ y nuevamente Unsain,

⁹ Importante empresario del sector.

miembro del DNT y profesor de Legislación del Trabajo en la UNLP. Todos ellos tendrían a su cargo la redacción del Código de la Marina Mercante, con la notoria y esperable ausencia de los gremios involucrados.

El mensaje presidencial ante el Congreso pronunciado por Alvear en abril de 1925, además de referirse a diversos temas vinculados a los problemas y conflictos del mundo del trabajo, destacó la conformación de la mencionada comisión para cuestiones marítimas, y remarcó la necesidad de reunir y modificar las leyes y ordenanzas que regulaban dicho trabajo para constituir un código (Crónica Mensual DNT N.º 88, 1925). El proyecto –denominado Estatuto legal del trabajo marítimo– fue elevado por el gobierno nacional el 14 de mayo de ese mismo año. Si bien se pensaba en un plan más general e integral de legislación laboral marítima, el Código no terminado, la urgencia de regular dicho mundo laboral ante la huelga general de 1924 y la reorganización de la FOM, llevaron a presentar la parte del proyecto que ya estaba lista, para avanzar en el estatuto legal de los trabajadores embarcados y su relación con el gobierno y los armadores.

Vale la pena revisar en profundidad dicho proyecto, compuesto por seis capítulos y 63 artículos. Estos incluían, entre otros asuntos, novedosas instancias institucionales, como la Junta de Trabajo Marítimo, que tendría funciones de conciliación y arbitraje similares a un tribunal profesional del sector. La misma contaría incluso con la posibilidad de aplicar el arbitraje de carácter obligatorio. La conformaría un número igual de armadores y representantes de los gremios, y sería presidida por un funcionario designado por el gobierno. Tales representantes serían elegidos cada cuatro años, se preveía la posibilidad de su reelección indefinida, y la elección se haría en sus sectores por voto secreto, según estipulaba el artículo 2 del capítulo 1. Dicha Junta debía, en primera instancia, proponer un Código al Poder Ejecutivo para ser puesto en vigencia por decreto, el cual debía contemplar con particular interés la reglamentación de la jornada laboral, la tripulación máxima y mínima en cubierta y sala de máquinas, la seguridad e higiene a bordo, la edad mínima de ingreso y la inscripción del personal en el registro a cargo de la autoridad marítima –que exigía idoneidad, domicilio en el país y buena conducta avalados por un certificado de capacitación y una libreta identificadora–. Cabe remarcar que todas estas cuestiones estaban muy vinculadas a las causas de los conflictos a bordo de los últimos años, y con esto, a las demandas obreras formuladas en diversos ámbitos y momentos (Caruso, 2011).

A su vez, la Junta actuaría como órgano consultivo en todo lo relacionado con la reglamentación a bordo, y podría proponer modificaciones o nuevas normas. También estaba pensada para conciliar y arbitrar en los conflictos entre armadores y trabajadores, y, fundamentalmente, para actuar como tribunal de derecho en todo reclamo individual de alguna de las partes. En términos jurídicos, la Junta tenía competencia en cuestiones salariales que no excedieran los dos mil pesos moneda nacional, y en las indemnizaciones por accidente de trabajo. En estos temas, el procedimiento era “verbal y actuado”; en ningún caso se exigiría asesoría legal ni pago de tasas o sellados. En cualquier momento durante el transcurso de un juicio laboral, la Junta podría convocar a las partes para su conciliación, y se declararía en rebeldía a quien no se presentase, lo que significaba quedar bajo tal figura prevista en el Código Civil. También podía limitar a tres el número de testigos de cada una de las partes, quienes podían ser interrogados por todos los miembros de la Junta, con el debido permiso del Presidente. Al dictarse la sentencia definitiva (así mencionada) y ser notificada, la parte vencida tenía 48 horas para pagar el monto de indemnización estipulado; de lo contrario, se procedería al embargo y venta de sus bienes. Ante el planteo de una demanda o conflicto a bordo, la Junta activaría los mecanismos de conciliación y arbitraje previstos. Contaba para esto con un plazo de dos a ocho días para estudiar el caso, y podía llamar testigos, investigar y pedir información de libros y cuentas a las partes. Si la diferencia se saldaba en una reunión conciliatoria, el conflicto se clausuraba con un acta firmada por los involucrados. Caso contrario, la Junta se constituía en tribunal arbitral y labraba un laudo de cumplimiento obligatorio. Toda huelga o *lockout* declarado por sobre estas instancias sería considerado ilegal. Muy llamativo resulta el artículo 48 del capítulo cuatro, que deja explícitamente fuera de la decisión de la Junta las cuestiones de libertad de asociación y de contratación exclusiva, tema de controversia central entre la FOM, las empresas y las asociaciones patronales.

El proyecto también preveía la figura del contrato colectivo de trabajo, considerado una “práctica saludable”. Se esperaba que diera resultados similares a los obtenidos en los países centrales, como una manera de sedimentar el “libre juego de los representantes del capital y el trabajo” en un acuerdo mediado por el Estado. El capítulo cinco, dedicado a esta forma contractual, lo definía como un convenio estipulado entre asociaciones patronales y

obreras, conformadas por más de 25 miembros como mínimo, hasta tanto no exista reglamentación general sobre la contratación de este tipo. El gremio marítimo estaba bien al tanto de cómo estos temas eran planteados y practicados por los sindicatos y gobiernos de los países centrales. En las páginas de su periódico *La Unión del Marino* durante buena parte de la década de 1920, las secciones *Información extranjera*, y luego *Acción Marítima Internacional* informaban detalladamente cómo los marinos mercantes rusos contaban con determinadas condiciones de trabajo y de afiliación, o sobre el contrato colectivo logrado por los marineros suecos y los salarios por categoría y país de la gente de mar de estos y otros países, como Holanda, Australia, Yugoslavia, Letonia, Noruega y Dinamarca, por mencionar algunos. La misma prensa obrera no presentó objeciones al proyecto de Estatuto en Argentina, pero tampoco figuraba en la agenda prioritaria del gremio en esos años.

El contrato colectivo preveía la fijación de salarios por categorías, considerando alojamiento y manutención de los trabajadores. También contemplaba formas de dirimir las diferencias surgidas en caso de interpretaciones divergentes entre las partes o agregados, y era de carácter obligatorio todo lo que el contrato incluyera. Si la asociación patronal u obrera representaban al 75% de todo el personal del sector, el contrato se tornaba obligatorio para el conjunto de las empresas y trabajadores, una situación difícil de concretarse ante la afiliación optativa y altamente variable de aquellos años.

Por último, el estatuto impulsado por Alvear y su ministro de Marina incorporaba varios principios y debates de la Conferencia de Génova, entre ellos el convenio aprobado sobre la indemnización por desocupación en caso de naufragio. Así versaba el sexto y último capítulo, cuyos cinco artículos (del 58 al 62) establecían que en caso de naufragio el armador o su representante debían abonar una indemnización a sus tripulantes por el período efectivo en que se hallen desocupados, por no más de un mes de jornal. También quedaban a cargo del armador los gastos de traslado y manutención si el siniestro ocurría lejos del puerto de embarque.

El amplio y contundente proyecto de Estatuto seguía los cursos legislativos. Mientras tanto, bajo el impulso de la gira del director de la OIT por América del Sur (Ferrerías, 2011), el DNT recopilaba todos los convenios, recomendaciones y consideraciones de las conferencias de Washington, Génova y Ginebra, publicados en la *Crónica Mensual* de los meses de agosto

y septiembre de 1925, para su difusión y consideración. Dicha recopilación reactualizaba la preocupación presente en los funcionarios del departamento por la aprobación nacional de los convenios y recomendaciones. A tal efecto, y muy pendiente de la participación argentina en esas instancias, se publicaron también las cartas intercambiadas por el director Albert Thomas y el ministro de Relaciones Exteriores Ángel Gallardo sobre la designación de delegados argentinos para la Conferencia General de 1925, así como los informes de los delegados técnicos Unsain y Juan Bayetto, reproducidos en febrero de 1926 (Crónica Mensual DNT N.º 96, 1926).

El denominado *Estatuto legal del trabajo marítimo* seguía en consideración en 1926, esta vez en la Cámara de Senadores, la cual convocó a diversas entidades gremiales vinculadas al mundo embarcado para que lo estudiaran e hicieran sugerencias y objeciones. Entre estas, el Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales –una de las entidades más antiguas del país y del sector– propuso varias modificaciones (Etcheverry, 1998, p. 157), como la conformación de un Gran Comité de la Marina Mercante, integrado por todos los sindicatos y centros de oficiales, una iniciativa que desde los propios gremios surgió en diversos contextos y que no pudo concretarse sino décadas después (Contreras, 2013 y 2008).

Durante el año 1926, las cuestiones estrictamente vinculadas al mundo del trabajo marítimo volvieron al centro de la escena nacional e internacional y de la agenda de las conferencias anuales de la OIT. Una nueva conferencia particular para tales temas, *ad hoc* de la reunión anual de carácter general, se realizó en la sede de Ginebra.¹⁰ Una delegación completa representó a la Argentina, conformada una vez más por Dell Oro Maini por los armadores, Alejandro Unsain como delegado técnico y Alfredo Viola y Ramón Suárez como delegados obreros. El caso de Suárez es complejo. Fue un prominente militante de la FOM hasta pocos años antes, pero en 1926 se había volcado a la actividad periodística y a la militancia nacionalista gallega (Díaz, 2008). Su designación como delegado llama la atención, a la vez que destaca su formación en temas laborales durante el período de su militancia gremial.

¹⁰ A la conferencia anual de aquel año viajó Jose Nagri, de procedencia ferroviaria, designado delegado obrero por la Argentina a las Asambleas de la OIT de 1926, 1929 y 1932, año en que además asistió con el mismo carácter al Congreso de la Internacional de los Obreros del Transporte celebrado en Praga.

El lugar del delegado de la Unión Obrera Marítima (UOM) es también interesante. Tal gremio surgió en competencia con la FOM en 1925, y persistió como sindicato de empresa hasta 1946. Su origen es polémico: en una coyuntura compleja para el sindicalismo marítimo, tras una importante derrota y reestructuración gremial, contó con el respaldo de empresas y dependencias estatales. Dicha Unión se diferenció de la FOM por su política y su forma de organización: se estructuró como sindicato de empresa de trabajadores y oficiales de la compañía Mihanovich, con el apoyo del Prefecto General de Puertos Ricardo Hermelo (futuro jefe de Policía tras el golpe de Estado de 1930), de la Unión Naval de Oficiales y de la Unión Ferroviaria. La huelga general marítima contra la Ley de Jubilaciones que impulsaba el gobierno en 1924 y la consiguiente ruptura de la alianza de los gremios de la oficialidad con la FOM fueron claves en este proceso.¹¹ Aun avanzada la década de 1930, la prensa fomista caracterizaba a la UOM como una organización patronal o una mera oficina de embarque de la citada compañía. Si bien es cierto que tuvo una participación mayoritaria, pero no exclusiva, de oficiales, sumó en su recorrido una militancia de base más extensa, sobre todo de comunistas y socialistas que dieron impulso a la UOM como alternativa a la burocratizada FOM (Di Tella, 2003). Para 1926, el respaldo estatal y patronal para gestionar el armado de las tripulaciones y constituirse en interlocutor y representante gremial tensionaban el carácter gremial de la UOM. Su presencia en Ginebra ponía de manifiesto el corrimiento del centro de la escena de la FOM y su vínculo con el Estado, si se compara esta coyuntura con la del año 1920 y la Conferencia de Génova. Llama la atención además el hecho de que el delegado de la UOM, Viola, asistió como delegado obrero a ambas conferencias, la dedicada al trabajo marítimo y también a la general.

Así, en junio de 1926 la IX Conferencia realizada en Ginebra contó con la presencia de los mencionados delegados. Allí se sancionaron dos convenios que entrarían en vigor dos años después: sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar y sobre su repatriación. El primero se aplicaba a todos los buques de navegación marítima matriculados en el país de uno de los miembros que hubieran ratificado el convenio, y quedaba excluido el cabotaje. El centro de

¹¹ Dicha ley, que contemplaba altos aportes de los trabajadores, fue apoyada por los centros de oficiales, diferenciados de los gremios de la tripulación (Horowitz, 2001; Aquino, 2007).

esta disposición era la obligatoriedad de un contrato escrito para tripulantes y oficiales, firmado por las partes, que debían y podían examinar dicho contrato antes de firmarlo. Las condiciones contractuales se estipulaban en función de las legislaciones nacionales, de forma de garantizar el control de la autoridad pública del país en cuestión. Deliberadamente se aclaraba que tal disposición no excluía en ningún caso el recurso al arbitraje si se daba algún conflicto. Dicho contrato no preveía formas de negociación salarial, ni cuestiones como la calidad y las condiciones de trabajo; solo fijaba la relación laboral y su duración determinada en tiempo o viajes. Indicaba las obligaciones y los derechos respectivos de cada una de las partes, como el tipo de servicio a desempeñar, lugar y fecha a presentarse, los víveres suministrados a bordo, el importe del salario y las vacaciones anuales pagas si la legislación nacional lo preveía, cosa que no ocurría en Argentina, donde el Código de Comercio ni siquiera exigía un contrato escrito. Muchas otras situaciones estaban previstas en el convenio, como la expiración del contrato por diversas causas, los motivos y plazos de licencias, y los plazos de ratificación y entrada en vigor por los países miembros (Convenio 22, 1926). En cuanto a las indemnizaciones por rescisión irregular del contrato, no estaban previstas, por lo cual parte de los delegados obreros en la conferencia presentaron una enmienda para que se asegurara al marino el derecho al salario si el contrato fuera interrumpido por razones ajenas a su responsabilidad. Sin embargo, bajo el argumento de que tal punto debía estar previsto en la legislación nacional existente, la enmienda fue rechazada por el resto de los delegados (Dell Oro Maini, 1926, p. 88).

El texto y las consideraciones del Convenio 22 fueron fruto de un intenso debate entre dos tendencias manifestadas en los proyectos presentados en las comisiones y en las deliberaciones subsiguientes. Una de ellas, proclive a dictaminar detalladamente el tipo y forma de contrato, presente en un proyecto del propio Consejo de Administración de la OIT. La segunda, sostenida por representantes de los armadores, que pretendía delinear solo cuestiones generales del contrato, y referir el resto a la legislación de cada espacio nacional. Detrás podían ubicarse posibles diferencias doctrinarias en materia de derecho, vinculadas a las tradiciones e intereses de países como España y Francia, por un lado, y Gran Bretaña, por otro. En el primer caso proponían una puntillosa declaración de derechos y obligaciones que pudieran ser universalizados; en el segundo bogaban por preservar situaciones de privilegio en su flota alrededor

del mundo. A medio camino, el convenio estipulaba ciertas cuestiones, dejando mucho margen a la ley de cada Estado nacional. En el caso argentino, su delegado patronal celebró la exclusión de la navegación de cabotaje, acto comprensible ante la fuerza de esa actividad y los intereses que quedaban al margen de tal reglamentación. Precisamente el ámbito de aplicación del convenio fue tema de fuerte debate en las comisiones. Allí la controversia en torno al campo de aplicación se desató ante una enmienda propuesta por la delegación española sobre la inclusión de la navegación de cabotaje. El delegado Dell Oro Maini argumentó en contra de la misma, e instó a excluir a la navegación fluvial sobre la base de que tal actividad no puede estar bajo reglas universales y rígidas en temas de derechos laborales. Su colega inglés se opuso a la moción española. Se impuso el criterio de la primacía de la jurisprudencia nacional en la navegación fluvial, que dejó fuera de la nueva normativa internacional un enorme espectro de buques y trabajadores. En este caso el delegado gremial Viola (UOM) ratificó que, para la Argentina, el valor de esta reglamentación era testimonial, y en ese momento –según su criterio– los marinos mercantes del país tenían muchas mejores condiciones laborales que las que allí se estaban discutiendo (Dell Oro Maini, 1926, p. 77). Viola consideraba que el pago de horas suplementarias, forma y monto de los salarios, la jornada de ocho horas (excepto en la sección de cámara), las condiciones higiénicas y de salubridad, así como la protección contra accidentes de trabajo, “son problemas ya resueltos por la organización obrera de los marítimos argentinos” (Dell Oro Maini, 1926, p. 78). El delegado se refirió también al tema de la disciplina, sobre el cual las organizaciones sindicales tuvieron desorientación y ciertos abusos, pero, según sostuvo, la reestructuración sindical sobre nuevas bases (en alusión a su gremio) resguardaba la disciplina a bordo.

El otro convenio sancionado en la Conferencia marítima de 1926, sobre la repatriación de la gente de mar, contaba con el mismo universo de aplicación, que excluía a la navegación fluvial. Quien fuera desembarcado por diversos motivos, estando vigente su contrato, tenía derecho a ser transportado a su propio país –ya sea al puerto donde fue contratado o al puerto donde zarpó el buque– según lo establecido por la legislación nacional. Esta debería fijar las disposiciones necesarias y determinar a quién incumbía la carga de la repatriación. En cualquier caso, el convenio estipulaba que los gastos de repatriación –transporte, alojamiento y manutención– no estarían a cargo de

los tripulantes si estos habían sido licenciados por un accidente, naufragio o enfermedad que no pudiera imputársele a falta o acto voluntario alguno; por despido por cualquier causa de la que no fueran responsables. Todo el trámite quedaba a cargo de la autoridad pública del país de matriculación del buque, sin distinguir nacionalidad del trabajador embarcado (Convenio 23, 1926). El tema candente fue la repatriación de trabajadores extranjeros: ¿cuándo se consideraba cumplida, en el puerto de partida o en el país de procedencia?; ¿debía el armador o el Estado hacerse cargo? Esto fue debatido de manera profusa, con diversas posiciones, entre las cuales la belga –con mayor amplitud– sostenía que cualquier marino extranjero debería tener derecho a ser repatriado en igualdad de condiciones. No puede ser considerada una casualidad que la moción votada por mayoría y que obtuvo aprobación fue la propuesta por el delegado del gobierno inglés, Baker, quien formuló una propuesta en la que se consideraba repatriado al marino extranjero llegado a su propio país, al puerto donde fue contratado o de donde salió el buque, con ciertos problemas de coherencia que debieron ser corregidos. En el debate posterior el delegado gubernamental italiano bregó sin mucho éxito, pero fervorosamente, por la igualdad entre marinos nacionales y extranjeros, y para que la repatriación –en caso de ser aplicado el convenio– estuviera a cargo de la autoridad estatal del país del pabellón del buque en cuestión.

También fue tema de un arduo debate las sanciones penales y disciplinarias para el trabajador o armador que incumpliera el contrato. En vista de que cada contrato contenía cláusulas públicas y privadas, solo las primeras daban pie a una causa penal; la desobediencia, el abandono de barco en circunstancias particulares y sin aviso, eran algunas de las situaciones previstas en el proyecto presentado por la Oficina de Administración de la OIT. En nuestro país, tanto el Código Civil como el Penal estipulaban sanciones para aquellos que abandonaran su puesto a bordo antes de llegar a puerto, según informaba Dell Oro Maini. El abogado patronal citaba incluso el caso de un capitán, un comisario y un cocinero que fueron sancionados en 1920 por abandonar el buque *Uruguay II* al ver que no se les abonaría el salario de los días en que la empresa había sostenido un *lockout*. Un caso más reciente era el del vapor *Asturiano*, donde 42 tripulantes se desembarcaron para reclamar la regularización de un trabajador que no tenía en regla su situación con el sindicato marítimo FOM. Todos ellos, oficiales y tripulantes, fueron sancionados. Ante

el tipo de uso local de las sanciones penales y disciplinarias, el delegado patronal argentino votó en contra en el debate del proyectado convenio. Su oposición se basaba en el carácter lavado y débil del texto frente a circunstancias como las citadas, las cuales requerían, para él, penas más duras. Al respecto, lo resuelto en la Conferencia se limitó a realizar un estudio a cargo de la OIT sobre las sanciones aplicadas en los diversos países y su legislación frente a la violación de las cláusulas contractuales: ausencia, abandono de puesto y de buque, desobediencia y deserción, específicamente.

En cambio, la Inspección del Trabajo Marítimo, que venía en estudio desde la Conferencia Internacional de 1923, logró su votación efectiva y el estatus de recomendación. Tal examen debía ser llevado a cabo por inspectores formados en los problemas y cuestiones de ese particular mundo del trabajo, cuyos poderes, capacidades, y obligaciones también estaban estipulados en dicha recomendación. Otras dos recomendaciones –el estudio del bienestar de los marineros en diferentes puertos y su inclusión en el orden día de la próxima conferencia marítima– dieron por finalizado el trabajo en aquella reunión en Ginebra. Durante la misma se señaló reiteradas veces como problema, en especial desde la delegación inglesa y su representante gubernamental, la disparidad de las leyes nacionales y los estatutos laborales del marino mercante. Esto conllevaba una necesidad de modificar las leyes nacionales para ponerlas a tono con los nuevos convenios y reglamentaciones impulsados en aquel ámbito. Sin ser novedoso, el problema persistía, y el caso argentino demostraba que varios años de negociaciones, iniciativas y no pocas disputas no conducían a su resolución.

Tal es así que finalizada la reunión internacional, el proyecto de Estatuto seguía pendiente en la legislación argentina, sin que ello implicara, como se vio, la ausencia de iniciativas vinculadas a las deliberaciones internacionales y a las propias necesidades del trabajo a bordo.

Reflexiones finales

En el informe de su viaje por América del Sur, Thomas afirmaba sobre la Argentina: “Es una paradoja que este gran país, que tiene ya todas las formas de organización de una colectividad moderna, permanezca, moralmente, casi al margen de la vida internacional a la que forzosamente lo vinculan sus poderosas actividades”, al referirse a la adopción de los diversos convenios y

recomendaciones aún pendientes de sanción (Dell Oro Maini, 1926, p. 18). La ratificación comenzaba a relacionarse con el progreso y con el deber de un país dentro del concierto de naciones. Constituyó una preocupación dominante de la entidad internacional, interesada en tal validación como mecanismo para conformar y fortalecer una comunidad de obligaciones, la cual –en palabras de su director– daba origen y sustento a la vida internacional. En cada encuentro la delegación argentina debía explicar por qué, al pasar los años, el Estado nacional no había ratificado ninguno de los convenios y recomendaciones emanados de las conferencias de la OIT en sus primeros años de existencia. Los argumentos eran variados: la lentitud del procedimiento parlamentario nacional, la disputa política y las dificultades derivadas de la fuerte oposición, todos elementos que también se visualizan en el caso del fallido Código de Trabajo de 1921 y en aquel de las diversas comisiones nombradas en esos años para confeccionar un estatuto nacional del trabajador marítimo. Como sugirió Dell Oro Maini en uno de sus informes, en varias oportunidades se esgrimía la promesa de que prontamente llegarían las ratificaciones, ya que la comisión parlamentaria competente había dado el visto bueno. Tal promesa de las autoridades y delegados argentinos se complementaba con la afirmación, totalmente contradictoria, de que en nuestro país existía una legislación tan avanzada que no preocupaba la urgencia de la ratificación (Dell Oro Maini, 1926, p. 167).

A partir de los proyectos y conferencias, este recorrido permite iluminar la persistente labor internacional en el seno de la OIT para regular y considerar las problemáticas del trabajo marítimo, incluso cómo este se constituyó en un tema de debate específico con eventos dedicados a su tratamiento. También dio visibilidad a la forma en que tales debates e iniciativas tuvieron su proyección en la legislación argentina. Más aún, se hizo evidente a lo largo del texto la consolidación de las directrices y argumentos ginebrinos como insumo central en la construcción de la política laboral local. Impulsada por especialistas laborales funcionarios del Estado, existió una vinculación muy dinámica entre la institución laboral argentina, el DNT, y el organismo internacional, elemento a la vez constitutivo del desarrollo y legitimación del organismo y sus expertos y técnicos, que fueron actores claves en el impulso de la nueva codificación marítima. La pregunta sobre por qué tales iniciativas no llegaron a buen puerto parece estar vinculada al debilitamiento de la federación obrera, la

fragmentación de tal representación, cuestiones que enfriaron las demandas para regular el trabajo cotidiano a bordo y consolidar ciertos derechos. La tensión entre la conflictividad laboral, los tiempos y exigencias de la política, y la construcción de legislación laboral, tal como sostienen Lobato y Suriano, es un complejo juego, en este caso, de suma cero (Suriano y Lobato, 2014, p. 10). Las iniciativas truncas para constituir una regulación unificada y coherente del trabajo marítimo evidenciaron la ausencia de una presión sostenida de las organizaciones obreras ante las instancias administrativas y parlamentarias, que permitiera motorizar su tratamiento y sanción. Esto no significa la ausencia de demandas por derechos y leyes laborales. Sin embargo, estas no estaban identificadas con la OIT y sus resoluciones, como mecanismos plausibles de fortalecer y potenciar los reclamos obreros. Pero también, la falta de sanción del Estatuto nacional del trabajo marítimo, cuyas comisiones surgían y se reimpulsaban al calor del conflicto obrero en los puertos nacionales, estuvo vinculada a la ausencia de sustentabilidad política por parte del partido gobernante, el cual, tanto en la presidencia de Yrigoyen como durante la de Alvear, prestó poca atención a las conferencias internacionales, los debates en la OIT y su plausible adopción.

Finalmente, Argentina ratificó los convenios internacionales el 30 de noviembre de 1933, en un contexto muy diferente marcado por la crisis de 1930, que delineó un cambio de la percepción de todos los actores en el concierto internacional sobre la necesidad del vínculo con la OIT y sus políticas (Herrera León y Herrera González, 2013, p. 20). Durante la presidencia de Agustín P. Justo se dio aprobación a algunas de las resoluciones de las Conferencias de Washington (horas de trabajo en la industria, desempleo, protección de la maternidad y el trabajo fabril nocturno de los menores) y de Génova (indemnizaciones por desempleo, naufragio y colocación de la gente de mar). El convenio marítimo producido en Ginebra en 1921 –sobre el examen médico de los menores en el trabajo marítimo, junto con otros– debió esperar a 1936 para su ratificación. Los convenios marítimos posteriores, como los de 1926 y otros referidos a la cuestión marítima de 1929, fueron ratificados por el primer gobierno de Juan Domingo Perón, el 14 de marzo de 1950.

En el desarrollo de la interacción con el organismo internacional y la elaboración de propuestas a los problemas laborales marítimos en la esfera local, es posible reconstruir la forma en que la propia OIT y su línea de pensamiento se consolidaron como una referencia ineludible y una fuente de legitimidad dentro

de la política laboral argentina. El cumplimiento de sus principios y lineamientos se tornó un argumento de peso para exigir, defender y fortalecer proyectos de leyes reguladoras del trabajo, tanto en Argentina como en otros países de la región. Esto permite reforzar la idea de una continua y sostenida preocupación por parte de las instituciones y funcionarios argentinos del campo laboral en torno a las iniciativas y experiencias internacionales. Fueron estos funcionarios especialistas quienes realizaron esfuerzos por incorporar a la legislación nacional los principios internacionales emanados de la OIT, como también estos mismos legitimaban, con su presencia y participación, a los delegados obreros y patronales.

De todas maneras, en esta primera década de existencia, las resoluciones sobre trabajo marítimo de diverso tipo emanadas de la OIT fueron más bien fuente de inspiración y legitimación de ciertas iniciativas que una herramienta de directa aplicación. En cada instancia, en las conferencias internacionales y en la apropiación de sus resoluciones por iniciativas y proyectos locales, se evidenciaron fuertes negociaciones, combates y acuerdos entre los diversos gobiernos de países colocados en posiciones muy distintas de poder, así como entre los sectores obreros y patronales. Las conferencias marítimas de los primeros años 20 pusieron así de manifiesto la densidad y el significado de la regulación internacional como ámbito en disputa para la autolegitimación y el fortalecimiento de la propia agencia en el conflicto nacional.

Bibliografía y fuentes

- Aquino C. (septiembre, 2007). *Izquierda y movimiento obrero: Estrategias y discursos del sindicalismo revolucionario a propósito de la ley de jubilaciones de 1924*. Ponencia presentada en las XI Jornadas Interescuelas, Departamento de Historia, Universidad Nacional de Tucumán.
- Argentina. (1964). *Código de Comercio de la República Argentina y sus leyes y decretos complementarios*. Buenos Aires: Víctor P. de Zavallía editor.
- Argentina. Ministerio del interior, Departamento Nacional del Trabajo. Proyecto de Código del Trabajo del Poder Ejecutivo. (s.f.). *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo BDNT, N.º 48*, p. 9.
- Argentina. Ministerio del interior, Departamento Nacional del Trabajo. (1921). *Crónica Mensual DNT N.º 45*, mes septiembre.
- Argentina. Ministerio del interior, Departamento Nacional del Trabajo. (1921). *Crónica Mensual DNT N.º 46*, mes octubre.

- Argentina. Ministerio del interior, Departamento Nacional del Trabajo. (1925). *Crónica Mensual DNT N° 88*, mes abril.
- Argentina. Ministerio del interior, Departamento Nacional del Trabajo. (1926). *Crónica Mensual DNT N° 96*, mes febrero.
- Belloni Ravest, H. (1969). *El sindicalismo argentino en la Organización Internacional del Trabajo*. Buenos Aires: OIT.
- Cámara, H. (1991). El Código de Comercio de la República Argentina y reformas o tentativas hasta la actualidad. En AA.VV., *Centenario del Código de Comercio-Instituto de Investigaciones Jurídicas N° 50*. México DF: UNAM.
- Caruso, L. (2010). “Onde manda capitão, não governa marinheiro”? O trabalho marítimo no rio da Prata, 1890-1920. *Revista Mundos do Trabalho, GT “Mundos do Trabalho” ANPUH*, 2(3), 47-59.
- Caruso, L. (2011). Estado, armadores y clase obrera en la Argentina de entreguerras: la segunda Conferencia de la OIT sobre trabajo marítimo (1920). *Anuario IEHS*, 26, 31-53.
- Caruso, L. (2012). *Los trabajadores marítimos del Puerto de Buenos Aires: condiciones laborales, organización sindical y cultura política, 1890-1920* (Tesis doctoral). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Caruso, L. (2014). La política laboral argentina en la inmediata posguerra: una perspectiva internacional, 1907-1925. *Revista Relaciones, estudios de historia y sociedad del Colegio de Michoacán*, 138, 11-43. DOI: <http://dx.doi.org/10.24901/rehs.v35i138.116>
- Caterina, L. M. (1997). La regulación del trabajo portuario: “trabajo libre”, “trabajo federado” y “oficialización”, (1916-1930). *Revista de Historia del Derecho*, 25.
- Contreras, G. (2008). En río revuelto ganancia de Pescador. El gremio marítimo y el peronismo. Un estudio de la huelga de 1950. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 1, 45-56.
- Contreras, G. (2013). Navegando en aguas turbias. La Confederación General de Gremios Marítimos y Afines y su proyección sindical en la coyuntura peronista (1947-1950). *Revista Prohistoria*, 20.
- Dell Oro Maini, A. (1926). Los problemas del trabajo en las Conferencias de Ginebra, sesiones octava y novena. Buenos Aires: Oficina de Publicaciones de la Asociación del Trabajo.

- Di Tella, T. (2003). *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*. Buenos Aires: Ariel.
- Diario La Nación* (1920), 5 de octubre, Buenos Aires.
- Díaz, H. (2008). *Ramón Suarez Picallo. Años de formación política. Selección de textos (1916-1931)*. Buenos Aires: Editorial Alborada.
- Etchverry, C. (1998). *100 años de historia (1897-1997)*. Buenos Aires: Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales.
- Ferreras, N. (2011). Entre a expansão e a sobrevivência: a viagem de Albert Thomas ao Cone Sul da América. *Revista Antíteses*, 4(7), 127-150.
- Halperín Donghi, T. (2007). *Vida y muerte de la República verdadera (1910-1930)*. Buenos Aires: Emecé editores.
- Herrera León, F. y Herrera González, P. (Comps.) (2013). *América Latina y la Organización Internacional del Trabajo: redes, cooperación técnica e institucionalidad social, 1919-1950*. México: UMSNH - UM - UFF.
- Horowitz, J. (1995). Argentina's failed general strike of 1921: a critical moment in the radical's relations with unions. *Hispanic American Historical Review*, 75, 57-80.
- Horowitz, J. (2001). Cuando las elites y los trabajadores coincidieron: La resistencia al programa de bienestar patrocinado por el gobierno argentino, 1923- 24. *Anuario IEHS*, 16.
- Levaggi, A. (2006). Historia del derecho argentino del trabajo (1800-2000). *Iushistoria*, 3, 1-101.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT). (1920). *Convenio 7. Sobre la edad mínima (trabajo marítimo)*. Génova: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo. (1920). *Convenio 8. Sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio)*. Génova: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo. (1920). *Convenio 9. Sobre la colocación de la gente de mar*. Génova: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo. (1920). *Recomendación 10, sobre el seguro de desempleo (gente de mar)*. OIT: Génova.
- Organización Internacional del Trabajo. (1920). *Recomendación 8, sobre las horas de trabajo (navegación interior)*. OIT: Génova.
- Organización Internacional del Trabajo. (1920). *Recomendación 9, sobre los estatutos nacionales de la gente de mar*. OIT: Génova.

- Organización Internacional del Trabajo. (1926). *Convenio 22. Sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar*. Génova: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo. (1926). *Convenio 23. Sobre la repatriación de la gente de mar*. Génova: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo. (1937). *Recopilación de Antecedentes que interesan a la Marina Mercante y Policía Marítimas*. Buenos Aires: OIT.
- Palermo, S. (2014). La acción del Departamento Nacional del Trabajo frente a los conflictos laborales en los ferrocarriles y su intervención en la gran huelga de 1917. En J. Suriano y M. Lobato (comps), *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en Argentina, 1907-1955*. Buenos Aires: Edhasa, s.p.
- Panettieri, J. (1984). *Las primeras leyes obreras*. Buenos Aires: CEAL.
- Suriano, J. (2012). La política laboral durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen: entre continuidades y rupturas, el rol del Departamento Nacional de Trabajo. En M. Plotkin y E. Zimmermann (Comps.), *Los saberes del Estado*. Buenos Aires: Edhasa.
- Suriano, J. (2013). El mundo como un taller de observación: La creación del Departamento Nacional del trabajo y las influencias internacionales. *Revista de Indias*, 73(257), s.p.
- Suriano, J. y Lobato, M. (Comps.) (2014). *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en Argentina, 1907-1955*. Buenos Aires: Edhasa.
- Unsain, A. (1920). La Conferencia Internacional de Génova. *Boletín DNT, N° 47*. Buenos Aires: Ministerio del Interior.
- Yañez Andrade, J. C. (2000). Chile y la Organización Internacional del Trabajo (1919-1925). Hacia una legislación social universal. *Revista de Estudios Histórico-jurídicos*, N° 22.

Los autores

Rossana Barragán Romano

Doctora en Historia por la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales, París. Docente de la Carrera de Historia y del CIDES de la Universidad Mayor de San Andrés (La Paz). Actualmente trabaja en el International Institute for Social History en Ámsterdam. Es autora de numerosos artículos y varios libros, entre los cuales se encuentran *Reescrituras de la Independencia* junto con María Luisa Soux y otros autores (La Paz, 2013); *De Juntas, Guerrillas, Héroes y Conmemoraciones (comp.)* (La Paz, 2009); *Asambleas Constituyentes* (La Paz, 2006); *La Paz en el siglo XIX* (La Paz, 2009); “*Historia del Estado*”, *Informe de Desarrollo Humano PNUD Bolivia* (La Paz, 2007); *Espacio Urbano y Dinámica Étnica: La Paz en el siglo XX* (La Paz, 1990). rossanabarragan2003@yahoo.com

Laura Caruso

Doctora y Profesora de Historia (FFyL-UBA) y Magíster en Historia Social (IDAES-UNSAM), Investigadora Asistente de CONICET en el IDAES, y miembro del Núcleo de Historia Social y Cultural del Mundo del Trabajo. Es docente ayudante en IDAES y FFyL-UBA. Ha recibido becas del CONICET, DAAD y UNSAM. Recientemente publicó su tesis doctoral como libro bajo el título *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921*. También forma parte del Comité Editorial de la Revista *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*. lauracaruso@gmail.com

Norberto O. Ferreras

Realizó sus estudios de grado en Historia en la Universidad Nacional de Mar del Plata (1991), obtuvo su título de Maestría en Historia en la Univer-

sidade Federal Fluminense - UFF (1995) y el doctorado en Historia Social en la Universidade Estadual de Campinas - Unicamp (2001). Desde 2003 se desempeña como profesor de la Universidade Federal Fluminense (UFF), actualmente como Asociado. Tiene experiencia en el área de historia, con énfasis en historia de América Latina, y realiza investigaciones principalmente en los siguientes temas: sistemas de trabajo, trabajadores y movimientos sociales. Actualmente desarrolla una investigación sobre la relación entre la OIT y América Latina entre 1930 y el presente, centrada en la cuestión del trabajo forzado y el trabajo análogo a la esclavitud. ferreras@vm.uff.br

Patricio Herrera González

Doctor en Historia por el Colegio de Michoacán, Zamora, México. Actualmente es Profesor Investigador a tiempo completo, en la Facultad de Ciencias Económicas y en el programa de Doctorado en Estudios Interdisciplinarios de la Universidad de Valparaíso, Chile. Su área de investigación es la historia del trabajo-trabajadores en América Latina, desde la perspectiva sociopolítica. En el presente es investigador responsable del proyecto FONDECYT Iniciación 11140839, patrocinado por CONICYT, donde estudia la influencia política y sindical de la Confederación de Trabajadores de América Latina en el Cono Sur. Entre sus publicaciones recientes destacan: Vicente Lombardo Toledano y su cruzada obrera continental: entre colaboraciones y conflictos, 1927-1938 (*Izquierdas* N.º 26, 2016); *Beyond Social Legislation: Worker Unity in Latin America and Its Links to the International Labour Organization, 1936–1938*, en A. McPherson y Y. Wehrli (editores), *Beyond Geopolitics. New histories of Latin America at the League of Nation* (Nuevo México, USA: University of New Mexico Press, 2015); *La vía revolucionaria en Chile. Entre democracia, dictadura y transición (1965-1994)*, en V. Oikión, E. Rey y M. López (editores), *El estudio de las luchas revolucionarias en América Latina (1959-1996): estado de la cuestión* (México, 2014); y como coordinador, *América Latina y la Organización Internacional del Trabajo: redes, cooperación técnica e institucionalidad social, 1919-1950* (México, 2013). patricio.herrera@uv.cl

Graciela Queirolo

Doctora y Profesora de Historia por la Universidad de Buenos Aires. Máster en Historia por la Universidad Torcuato Di Tella. Sus investigaciones

se centran en género y trabajo en la Argentina y Chile a lo largo del siglo XX, bajo la perspectiva de la historia social y cultural. Investigadora responsable del proyecto posdoctoral FONDECYT 3150119, patrocinado por la Universidad Alberto Hurtado (Santiago de Chile). Ha dictado cursos de posgrado en varias universidades. Ha publicado en revistas indexadas de su especialidad temática. También ha participado en acciones de capacitación educativa y de divulgación, ambas relacionadas con sus temas de investigación. Su tesis doctoral recibió la mención honorífica del premio a la mejor tesis doctoral en historia social, otorgado por la Asociación Latinoamericana e Ibérica de Historia Social. graciela.queirolo@gmail.com

Karina Inés Ramacciotti

Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires. Actualmente se desempeña como investigadora Independiente del CONICET en el Instituto Interdisciplinario de Estudios de Género de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA y como profesora de Historia Social en la Universidad Nacional de Quilmes. Es autora de *La política sanitaria del peronismo* y, junto a Carolina Biernat, de *Crecer y Multiplicarse. La política sanitaria materno infantil argentina (1900-1960)*. Ha compilado *Generando el peronismo. Estudios de cultura, política y género*; *La Fundación Eva Perón y las mujeres: entre la provocación y la inclusión*; *Políticas sociales: entre demandas y resistencias*; *Historia de la Salud y la Enfermedad. Bajo la lupa de las ciencias sociales*; *Salud Pública y la Enfermería en la Argentina* y *Contigo ni pan ni cebolla. Debates y prácticas sobre el divorcio vincular en Argentina, 1932-1968*. Ha publicado artículos de su especialidad en revistas nacionales e internacionales. karinaramacciotti@gmail.com

Gabriela Scodeller

Doctora en Historia por la Universidad Nacional de La Plata. Se desempeña como Investigadora del CONICET en el Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales (INCIHUSA) del Centro Científico y Tecnológico de Mendoza y ejerce la docencia en el Profesorado de Historia del Instituto Superior de Formación Docente y Técnica 9-030. Sus publicaciones versan sobre movimiento obrero argentino, historia reciente y memoria. Actualmente estudia los proyectos educativos de las organizaciones obreras latinoamericanas. g_scodeller@yahoo.com.ar

Andrés Stagnaro

Doctor y profesor de Historia por la Universidad Nacional de La Plata. Becario posdoctoral del CONICET en el Centro de Historia Argentina y Americana (CHAYA) del Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS) de la UNLP. Investiga sobre la conformación de la justicia del trabajo en la provincia de Buenos Aires, la configuración de campos intelectuales y sobre el sindicalismo libre en Argentina y América Latina. Es profesor en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación y en la Facultad de Trabajo Social de la UNLP. Es autor de varios artículos en revistas especializadas y su tesis de doctorado sobre los tribunales del trabajo se encuentra actualmente en prensa. andres.stagnaro81@gmail.com

El fin de la Primera Guerra Mundial abrió la posibilidad a la conformación de un organismo de carácter internacional dedicado a la regulación de las condiciones de trabajo. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) fue la primera que excedió el espacio europeo y propuso incorporar entre sus miembros a otras naciones. Presentadas al mundo como la búsqueda conjunta de la justicia social y la paz mundial, las iniciativas regulatorias de la OIT apuntaron a encauzar y responder a la movilización obrera a través de la internacionalización de los principios de la legislación laboral. Este proceso se nutrió y reforzó diversas líneas políticas que existían en los países del espacio latinoamericano. Este libro presenta estudios sobre la participación de América Latina en la OIT como organismo de alcance virtualmente mundial para la regulación de las relaciones de trabajo y el impulso de su legislación. Al profundizar los debates y el conocimiento en torno a los procesos, personas y desarrollos que vincularon a la OIT con América Latina y su mosaico de realidades nacionales y locales, se busca poner en tensión las escalas de análisis necesarias para la indagación sobre el carácter local, nacional, regional y global de esta institución específica. Es también una pretensión de recuperar una arena de disputa por lo general soslayada en los estudios sobre la conflictividad obrero-patronal.



Estudios/Investigaciones

ISBN 978-950-34-1540-5

IdIHCS

Instituto de
Investigaciones en
Humanidades y
Ciencias Sociales

CONICET

