



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Caras y Caretas y las huelgas marítimas de 1916-1919

María Fabiola Di Mare L.

Actas de Periodismo y Comunicación, Vol. 6, N.º 3, noviembre 2020

ISSN 2469-0910 | <http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/actas>

FPyCS | Universidad Nacional de La Plata

Caras y Caretas y las huelgas marítimas de 1916-1919

María Fabiola Di Mare L.

<https://orcid.org/0000-0003-1995-8203>

fdimare@gmail.com

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Centro de Estudios en Historia/ Comunicación/ Periodismo/ Medios (CEHICOPEME)
Facultad de Periodismo y Comunicación Social
Universidad Nacional de La Plata | UNLP

Resumen

Caras y Caretas es la primera empresa periodística de formato *magazine* que surgió en la Argentina y como tal, su propósito central era lucrar e influir en el escenario político. Esta investigación se propone analizar la construcción periodística efectuada por la revista en torno a dos huelgas marítimas ocurridas durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922). Se tomará la perspectiva teórica y metodológica de autores como Barthes (1986), Borrat (1989), Ducrot (2001), Van Dijk (1980, 1990) y otros. El análisis permite establecer la posición ideológica del semanario frente a las protestas laborales de este sector estratégico para la economía del país.

Palabras clave

Caras y Caretas, huelgas marítimas, fotografías, discurso periodístico.

Introducción

La revista *Caras y Caretas* (en adelante CyC) fue la primera empresa periodística en formato *magazine* que surgió en la Argentina. El semanario que atrajo una prolífica cantidad de lectores a través de temas que capturaban la atención, como la moda, la actualidad, la literatura popular, los cuentos, novelas, noticias, anuncios publicitarios, ofertas, espectáculos teatrales, graduaciones, tradiciones religiosas, despedidas de solteros, banquetes y reuniones sociales, accidentes automovilísticos, huelgas obreras, crímenes, es decir, reflejaba la vida cotidiana y a la gente corriente.

CyC fue fundada en Montevideo, en 1890, por Eustaquio Pellicer. Este era un inmigrante oriundo de Burgos, que llegó a Uruguay a los 27 años. Tenía una amplia trayectoria en el campo periodístico y justo después de su arribo a ese país fundó la revista Pellicerina. Esta primera CyC tuvo dos épocas: desde 1890 hasta el 28 de febrero de 1892 y luego de marzo de 1894 a febrero de 1897. Durante la primera etapa, como lo refiere María Virginia Díaz (2018), el semanario manejó una ideología afín a las doctrinas liberales y al pensamiento francés. Fomentaba los valores e ideales de civismo y la modernización de la nación. Este propósito era parte del pensamiento de la intelectualidad de la época, la cual, a través de las revistas ilustradas buscaba forjar ciudadanos para la paz, el orden y el progreso (Di Mare, 2010).

En 1892 Pellicer se trasladó a Buenos Aires, desde donde decidió refundar CyC, para lo cual le pidió a Bartolomé Mitre y Vedia, hijo del fundador del diario *La Nación*, que fuese su director. Geraldine Rogers (2008) hace un relato de esto:

La guerra de Cuba había generado susceptibilidades que hacían inconveniente poner a un español como responsable de la publicación, así que convocó a Bartolomé Mitre y Vedia, un criollo experimentado. El ex director del diario *La Nación* e hijo mayor de su fundador aceptó el ofrecimiento y su nombre apareció en el anuncio previo a la inminente salida de la revista (p. 30).

Mitre y Vedia abandonó la dirección cuando el primer número estaba en prensa, excusándose mediante una comunicación pública en la primera edición. Luego de esto, José S. Álvarez, también conocido como Fray Mocho, fue convocado para dirigirla. Este último, periodista del diario *La Nación*, quince años antes había fundado la revista *Fray Gerundio* y también trabajó junto al dibujante Eduardo Sojo en la revista humorística y política, *Don Quijote*.

Si bien CyC fue fundada con un interés comercial, hasta 1901 mantuvo una postura de oposición al gobierno de Roca. Posterior a 1905, al asumir la dirección Carlos Correa

Luna, acentuó su cariz de empresa comunicacional e independiente, que perseguía, además del beneficio crematístico, ejercer influencia en el proceso de toma de decisiones del sistema político (Ojeda & Moyano, 2015).

La publicación tiene una preponderancia en la modernización de la prensa nacional, principalmente por el desarrollo del fotoperiodismo en la publicación, que pasó de tener entre 10 y 15 fotografías por número en 1898 a más de 100 en 1910 (Szir, 2004). En la época de este estudio se constató que la tendencia hacia la reproducción fotográfica se mantuvo e incluso fue en aumento. Por caso, en una edición de octubre de 1916 se contabilizaron 139 fotografías en un solo número y otra del mismo mes en 1920 superó las 200, sin tomar en cuenta las caricaturas, dibujos artísticos e ilustraciones.

Puede decirse que desde 1898 hasta 1904 se cumple una primera etapa CyC. A partir de ese año se suceden cambios en su dirección, con el alejamiento de Eustaquio Pellicer y la muerte de José S. Álvarez. Transitó a partir de 1916 una etapa que no se ha profundizado en los estudios que existen sobre la publicación, que es prolífica en cuanto a las transformaciones socioculturales, las agitaciones políticas y obreras del momento. Esta investigación profundiza en la construcción periodística y el tratamiento comunicacional de la revista en los conflictos obreros de los trabajadores marítimos durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922).

El movimiento obrero y las huelgas marítimas en 1916

Las huelgas del puerto de fines del siglo XIX y principios del XX influyeron en la formación y el desarrollo del movimiento obrero argentino. Laura G. Caruso (2013) expone que la primera huelga en este sector, en la que participaron 1.500 trabajadores, ocurrió en 1889, fecha en que se instaló la primera asociación gremial de obreros marítimos, la Sociedad de Resistencia y Protección Mutua de Marineros. Asimismo, en 1895, no menos de 4000 tripulantes de embarcaciones integraron un conflicto laboral. Esto generó que las compañías navieras se nuclearan en la organización patronal Centro Marítimo para responder a las huelgas. Esta patronal estaba integrada por pequeños lancheros y también por grandes compañías como la Mihanovich, la naviera más importante de la época en Suramérica.

En estudios como el de Leandro H. Gutiérrez y Luis Alberto Romero (2007), se afirma que el ímpetu de la lucha obrera en las primeras décadas del siglo XX se agota en

1910, en especial porque muchos gremios importantes se fraccionaron o perdieron fuerza en ese año, como el sindicato ferroviario La Fraternidad, que se divide luego del fracaso de una huelga en ese año.

La época del Centenario es un momento de confrontación obrera y política. En ese momento ocurrió una de las más importantes huelgas generales que han ocurrido en el país por las paupérrimas condiciones de trabajo de la masa laboral en diversos sectores de la economía. La respuesta del régimen conservador fue mayormente represiva y, de hecho, ese año se aprueba la Ley de Defensa Social que legitimaba la detención de obreros que participaban en revueltas obreras. Se trató de un instrumento jurídico disuasivo y de persecución contra quienes efectuaban manifestaciones de protesta pública.

Durante el Centenario también ocurrieron huelgas de trabajadores marítimos con una importante trascendencia, en las que el Estado tuvo que mediar con la policía y el Departamento Nacional del Trabajo (DNT) (Caruso, 2014). Precisamente, al calor de una huelga marítima de 1910 se creó la Federación Obrera Marítima (FOM), el sindicato que agrupaba a todos los trabajadores del sector, que incluía la oficialidad de la tripulación de los barcos, los maquinistas, foguistas, carboneros, engrasadores, mozos y cocineros (Caruso, 2013).

Alejandro Andreassí (1991) señala que después de 1910 comenzó a surgir un sindicalismo autónomo, aún embrionario, que se independizaba de los anarquistas y socialistas, al tiempo que adoptaba una actitud proclive a la negociación y a la mediación con el estado; eran acuerdistas y dejaban cada vez más la posición insurreccional de épocas precedentes¹.

Julio Godio (2000) refiere que la tendencia del sindicalismo revolucionario surge con la UGT francesa. De igual modo, en Italia también encuentra cabida esta vertiente, cuyo teórico principal, Arturo Labriola, se autodenomina partidario del marxismo, pero del Marx del 69, el que postula que los sindicatos son la verdadera escuela del socialismo. Esta corriente niega toda actividad política por sobre la sindical y deja librada la lucha de clases solo en la producción (Godio, 2000).

El gremio de los trabajadores marítimos, la FOM, fue un pilar fundamental de los sindicalistas revolucionarios y de la FORA del IXº. Si bien esta corriente fue desde 1906 antiestatista y antipartidaria, en 1912 comenzó a dar el viraje hacia una postura reformista, de diálogo y mediación con el Estado. Esta misma postura acuerdista

favoreció la intervención del gobierno de Hipólito Yrigoyen en las huelgas marítimas de 1916 y de años posteriores.

La huelga de 1916 coincide con un momento de crisis económica originada por la *Gran Guerra* que repercutió en la economía argentina y sobre los sectores laborales. Como indica Juan Suriano (2017), el mundo del trabajo se vio afectado por el conflicto bélico, en especial porque el país ya arrastraba el fracaso de la cosecha de granos del año anterior y la disminución de la entrada de capitales extranjeros debido a las restricciones monetarias de Europa, que provocaron la caída del 10% del Producto Interno Bruto (PIB). La crisis provocó el congelamiento de los salarios y el incremento en el precio de los artículos de consumo; los alimentos subieron un 50% entre 1914 y 1918; los alquileres se incrementaron en 15% y la vestimenta aumentó un 300%. El salario real experimentó una caída del 30% durante los años de la guerra.

Al mismo tiempo, el año 1916 coincidió con la elección sin fraude y en condiciones menos restrictivas, de Hipólito Yrigoyen como presidente de la república por el partido de la Unión Cívica Radical (UCR). Se trató del primer sufragio presidencial mediante el voto masculino, directo y secreto, bajo la ley Sáenz Peña de 1912. El ascenso del líder radical en la presidencia en octubre de ese año representó el triunfo de una larga trayectoria de lucha política en contra del régimen conservador y oligárquico, en especial contra las prácticas fraudulentas para mantener el poder.

La democracia inaugurada con los primeros gobiernos de la UCR se enmarcó en un proceso más amplio de transformaciones sociales que venían suscitándose, no solo por el cambio tecnológico que experimentaba la época, sino también por la madurez política y el nivel de organización que evidenciaban los trabajadores. Se trataba de un momento en el que los obreros estaban plenamente constituidos en gremios y sindicatos, muchos de ellos con fuerza en todo el territorio nacional, como es el caso de los trabajadores marítimos.

En ese sentido, la primera huelga de envergadura que enfrenta el gobierno radical es la de los trabajadores del puerto. Este conflicto tuvo una trascendencia significativa por dos razones principales; primero, porque se trataba de un sector esencial para la economía agroexportadora. En segundo lugar, debido a la importancia estratégica del puerto de la Boca y de este barrio popular que aglutinaba a una ingente masa laboral.

Por esas particularidades, el nuevo gobierno ve la oportunidad de mostrarse popular, obrerista y de ganar rédito político al disputarle al Partido Socialista el favoritismo de la masa laboral del puerto. Valga referir que la huelga marítima de 1916 marcó una

ruptura respecto de conflictos anteriores en tanto el régimen conservador por lo general se inclinaba en favor de las empresas navieras. Como indica Caruso (2014), la principal diferencia del gobierno radical respecto de los conservadores estriba en que, si bien hubo huelgas en el puerto en las que tuvieron intermediación estatal a través del DNT, la respuesta fue mayormente represiva con la policía y la Marina.

La huelga en el puerto de Buenos Aires fue la primera demostración de Yrigoyen de voluntad y capacidad para negociar pacíficamente y en favor de los obreros. Este primer conflicto ofreció una marca distintiva del gobierno radical respecto de los gobiernos anteriores, puesto que se trataba de la negociación directa del Poder Ejecutivo con los gremios, en el marco de la paralización de un sector estratégico para la economía del país, en la cual estaban involucrados una ingente cantidad de trabajadores.

La huelga marítima de diciembre de 1916 ocurrió en el marco de la crisis generalizada que afectaba a la masa laboral a raíz de las repercusiones económicas negativas que tuvo la guerra para la economía del país. El conflicto comenzó en noviembre de ese año a partir de varias asambleas realizadas por la FOM, en las cuales se elaboró un pliego de reivindicaciones económicas a las navieras (Caruso, 2008, 2014).

La mayoría de las empresas se negaron a aceptar las peticiones del gremio, en especial las navieras más grandes como la Mihanovich, Sudatlántica y La Anónima, ante lo cual la FOM emprendió la paralización de las actividades en el puerto el 01 de diciembre. La contundencia y el éxito de la huelga obedeció a dos factores; en primer lugar, la organización de la masa laboral que enfrentó unida el conflicto al sumarse mozos, cocineros, conductores y todo el personal; el segundo factor tiene que ver con la intermediación del Poder Ejecutivo a través del DNT a favor del sindicato.

La acción unida de los sindicatos y la intermediación del gobierno logran en este conflicto quebrar la voluntad de las grandes navieras, agrupadas en el Centro de Cabotaje Argentino (CCA), en especial la angloargentina Compañía de Navegación Nicolás Mihanovich, la mayor empresa naviera del país. Esta se caracterizaba por su posición antiobrera y tradicionalmente intransigente a los reclamos de la masa laboral.

Como refiere Caruso (2011), dicha naviera fue fundada por Nicolás Mihanovich, oriundo de Croacia, quien arribó a Buenos Aires en 1868. Luego de dedicarse a realizar transportes fluviales durante la Guerra del Paraguay, éste decide volver a la capital de Argentina para fundar una compañía de vapores, con dos remolcadores y dos pequeños vapores oriundos de Doli, su ciudad natal. Con el tiempo, la compañía

acumuló suficiente capital para crecer de manera vertiginosa y lograr absorber al resto de las empresas grandes y pequeñas del sector, como La Platense, Mensajerías Fluviales del Plata, La Remolcadora, La Rápida, entre otras. Con estas maniobras llegó a acumular el 80% de la navegación fluvial en la primera década del siglo XX.

La Mihanovich tenía el atributo de poseer las embarcaciones más veloces y con la mejor tecnología del momento, construidas en Inglaterra en su mayoría. Esta naviera se caracterizaba como ninguna otra del sector, por minimizar en lo posible los costos operativos, al implementar medidas como acortar los tiempos de viaje y reducir la masa laboral al desaparecer ciertas categorías y sustituirlas por otras, como fue el caso de los calafates y foguistas que fueron suplantados por electricistas, radiotelegrafistas y engrasadores. Todos estos aspectos, incluyendo la baja remuneración del personal, suscitaba la mayoría de los reclamos laborales de los trabajadores embarcados desde fines del siglo XIX.

En la Mihanovich trabajaban buena parte de los obreros agrupados en la FOM. Se trataba de un sector laboral con una estructura piramidal rígida en cuanto a cargos y funciones, fundamentalmente divididos en los trabajos de cubierta, sala de máquinas y cocina, en donde los valores de unidad y solidaridad de sus agremiados se tradujeron en los buenos resultados de la mayoría de los reclamos que lideraba la organización, como fue el caso de la huelga de 1916.

Esta huelga marítima finalizó en abril de 1917, con el triunfo de la FOM en cuanto a salarios, jornada laboral, contraloría sobre los despidos y las condiciones de los lugares de trabajo. Los armadores tuvieron que aceptar el pliego de peticiones, así como un reglamento portuario aprobado por el gobierno de Yrigoyen, que se convirtió en modelo para todos los trabajadores del país (Rapalo, 1997).

Posteriormente, ocurrieron otras huelgas de importancia en el puerto durante la presidencia de Yrigoyen, en 1919 y 1921, las cuales tuvieron origen en la búsqueda de mayores reivindicaciones de esta masa laboral, así como en el interés del gremio en mantener el control de la contratación de sus miembros afiliados como única mano de obra para trabajar en los barcos de cabotaje (Doeswijk, 2000).

Caras y Caretas y la huelga de 1916

La revista CyC se caracterizó por difundir noticias, reportajes y fotografías de las movilizaciones y reclamos obreros de la época. Una de las primeras huelgas que tuvo

que enfrentar el gobierno de Yrigoyen fue la de los trabajadores marítimos. Los obreros de este sector suspendieron el embarque de las cosechas y mercancías, así como el transporte de personas, para presionar a las empresas navieras, la mayoría de capital extranjero.

A comienzos de la huelga no hubo mención alguna sobre el conflicto en *CyC*. La publicación se enfocaba por esos días de diciembre de 1916 en otros temas relacionados con las primeras medidas económicas del gobierno de Yrigoyen, como la decisión de sostener el empleo público a costa de la paralización de inversiones en obra pública. A propósito, el semanario difundió una serie de caricaturas en las que manejaba de forma satírica y burlesca las primeras decisiones del nuevo gobierno (Redondo, N° 949, pp. 48-49)².

Otro tema de interés en aquellos primeros días de gobierno fue la propuesta de aplicar un impuesto a la renta con alícuotas fijas que se aplicaría en deducciones del salario de los contribuyentes (Gerchunoff, 2016). La revista tenía la particularidad de tratar estos temas políticos y en especial los vinculados con Yrigoyen a través del humor gráfico, por su atractivo entre los lectores y la facilidad de recepción (Steimberg, 2013). Este recurso le resultaba útil para canalizar críticas y deslizar opiniones de la empresa frente a los conflictos políticos.

En ese sentido, se parte del entendimiento de que la revista *CyC* fue un actor político que jerarquizaba, incluía y excluía contenidos de sus repertorios temáticos en función de sus intereses (Borrat, 1989). Teniendo en cuenta esta premisa, sobre el reclamo de los gremios marítimos y la huelga del sector convocada a principios de diciembre de ese año, no hubo mención alguna en el semanario.

Sin embargo, el 23 de diciembre de 1916 hace una alusión al conflicto marítimo pero sin referirse directamente a la huelga, con un material periodístico titulado «El puerto en reposo» (pp. 83-84). Este enunciado resulta en una paradoja, ya que hace alusión a un puerto que está en quietud o calma, una característica impropia o poco frecuente en este tipo de lugares que suelen tener una incesante actividad.

El puerto tiene sus momentos de calma, de reposo; quien lo ve a esa hora en que cesa todo movimiento, cuando los muelles están tristes y solitarios, en los malecones están abandonadas las mercaderías y los guinches dejaron de funcionar, se lo imagina como un titán que busca el silencio y el descanso para reponer las energías gastadas (*CyC*, N° 951, p. 83).

Sólo aquí o allá se encuentra algún obrero que a la sombra de un depósito, hace su modesta colación; los demás, los que le dan animación con sus múltiples trabajos de carga y descarga, parece que se los hubiera tragado la tierra.

Los buques de alto bordo, amarrados a los diques, se muestran con sus bodegas abiertas y con la lingada preparada, sin que un hombre asome sobre cubierta.

Todo está en reposo; hasta los remolcadores, si sabemos que alientan, es por la tenue columna de vapor que escapa de su silbato.

Ver el puerto a esa hora da tristeza, porque lo que imaginamos plétórico de vida y acción, lo encontramos inerme, silencioso [...]

En el texto anterior, vinculado con el conflicto en el puerto, la publicación emplea argumentos literarios, en especial el lenguaje metafórico. El uso de este tipo de estructuras retóricas tiene como fin la persuasión. Como explica Teun Van Dijk (1990), el procesamiento de los discursos periodísticos ocurre en contextos sociales específicos. En estas alocuciones hay conocimientos, creencias, normas, ideologías, valores que definen a grupos y culturas sociales y son compartidas por éstos. Por ello, en la comprensión de un texto periodístico hay más que comprensión del significado de un texto, porque ocurre la formación de opiniones específicas sobre el texto, el hablante o la situación. El autor también refiere que: «las opiniones generales y las actitudes que forman son básicamente sociales. Es decir, no son personales, sino compartidas, y definen los objetivos, intereses, valores y normas de un grupo, en temas socialmente relevantes» (Van Dijk, 1990, pp. 158-159).

En ese sentido, lo que expone CyC es la opinión de un grupo político en torno a las huelgas y en especial en relación con este conflicto que perjudica los intereses económicos de un sector, concretamente las navieras, debido a la interrupción del tráfico fluvial y marítimo.

Valga subrayar que en esta oportunidad el tratamiento dado a la huelga no alude directamente a un conflicto. El texto en cuestión hace referencia a un puerto que se encuentra en una situación atípica, en calma. No hay hombres; tampoco está el bullicio que es común en ese lugar; por el contrario, señala un escenario de quietud y silencio. Se contraponen de esa forma dos realidades antagónicas o el recurso de «pares antagónicos» (Díaz, 2007, p. 109), un recurso que es muy común en la publicación para contrastar realidades o señalar una situación considerada anómala o socialmente indeseable. En el siguiente fragmento también se evidencia esto:

Después de andar sorteando cuantos obstáculos encontramos al paso, por entre aquella ciudad del silencio, hallamos unos obreros ocupados en la carga de carbón en unos vagones de ferrocarril. Por contraste, la tarea que ejecutan en momentos en que todo reposa en el puerto, nos parece trabajo de condenados (CyC, N° 951, p. 84).

En el texto anterior también se observa el empleo de la utilización del recurso discursivo que establece realidades dicotómicas o «pares antagónicos», los cuales se utilizan para crear construcciones binarias, que puede ser «ellos» y «nosotros», «nación» e «imperialismo», «civilización» y «barbarie» (Díaz, 2007, p. 193). En el texto señalado anteriormente, contrapone la acción de los obreros marítimos en huelga con la de trabajadores ferroviarios que se mantienen en actividad. La publicación reivindica a quienes se mantienen trabajando mientras deja una estela de escepticismo y misterio en torno a esa situación que se representa como extraña o atípica en el puerto.

El tratamiento visual y las imágenes que se aportan en este material periodístico también refuerzan las ideas y la posición política del semanario en torno al conflicto marítimo. En primer lugar, llaman la atención los íconos o dibujos de cadenas que están dispuestas en el contorno de las páginas. Hay una representación simbólica de un puerto encerrado, encadenado u oprimido simbólicamente; bajo cerrojo o atado por la acción de los huelguistas. Las dársenas y los barcos están encadenados, anclados. No hay movimiento de la fuerza laboral marítima a causa de algo que las oprime y les impide desarrollarse.

Alrededor de las cadenas están dispuestas las fotografías que permiten comprobar la quietud a la que hace referencia el texto. En esa época, la fotografía periodística tenía una función vinculada con el positivismo, encerraba una realidad objetiva y fiel a los acontecimientos. Se trataba de aportar la prueba irrefutable de los hechos. Asimismo, las imágenes producían efectos deliberados en el público, ya que se trata de un recorte o una perspectiva de una realidad que produce sentidos (Dubois, 1983).

Las fotografías dispuestas en este material de dos páginas refuerzan el contraste entre dos realidades o pares antagónicos. Tres imágenes refuerzan el discurso textual; en una, se visualiza un encuadre que denota la soledad y quietud del puerto. En la misma foto se puede observar un hombre de espaldas, sentado en una especie de balaustrada «esperando la hora de trabajo frente a la usina» (CyC, N° 951, p. 83). La imagen transmite melancolía, una suerte de tristeza y nostalgia, que también explicita el texto

en cuestión. En el segundo encuadre fotográfico, se observan caballos que «a la hora del almuerzo, descansan», mientras alrededor se visualiza la mercadería acumulada.

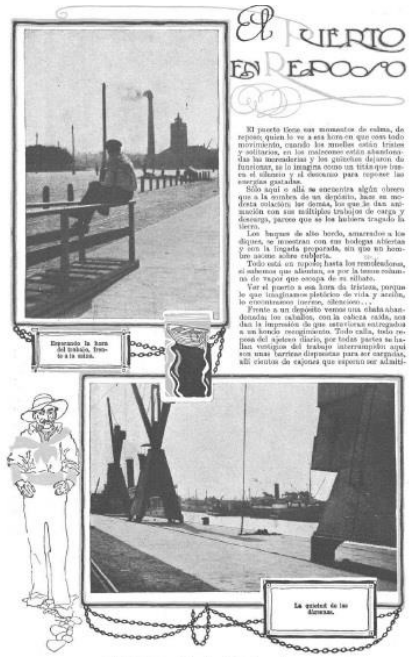


Figura 1. Página 83 de *Caras y Caretas*, N° 951, 23 de diciembre 1916 (Fuente: Biblioteca Nacional de España).

Como contraste de esa realidad, que se construyen cual realidad en apariencia distópica, una tercera fotografía sirve de prueba para evidenciar la presencia de otros trabajadores que sí cumplen con su deber. Se trata de dos siluetas masculinas que llevan fardos en sus hombros, dirigiéndose hacia un tren de carga. En el pie de foto se señala: "cargadores a destajo. Mientras todo reposa, ellos se afanan por cargar una partida de carbón, que ha sido pedida con urgencia". Este enunciado se propone una secuencia de acontecimientos. Es decir, unos trabajan, otros descansan. Son diferentes situaciones que construidas retóricamente encierran el cuestionamiento que establece CyC, a partir de la superposición de dos informaciones distintas que «representan formalizaciones distintas de la misma experiencia» (Ducrot, 2001, p. 17). De acuerdo con estas preposiciones, se entiende que un grupo hace lo que le corresponde, cumple con su deber, mientras otro permanece paralizado.

En este discurso también se produce el manejo de una isotopía, definida como «la repetición de algunos elementos semánticos de un enunciado a otro» (Ducrot, 2001, p.

23). De tal modo que las construcciones verbales «reposo», «calma», «tristeza», «solitario», «silencio» se reiteran en el discurso textual y también en las imágenes. A excepción del primero, que se repite ocho veces en el texto, al menos dos veces se reiteran los vocablos señalados. Estos términos evitan el empleo de los presupuestos que corresponderían: «huelga», «paralización», «conflicto» u otro que informe directamente sobre la movilización obrera. Se emplea de esta forma un recurso de sustitución de categorías semánticas que opera a nivel cognoscitivo en el lector y que está basado en oposiciones de sentido (Van Dijk, 1980).

El material abordado también evidencia cómo el semanario usó un lenguaje con una estilística emotiva. Lo hizo a través de un texto nostálgico, sentimental, incluso dramático, como se puede denotar en algunos fragmentos: «los guinches dejaron de funcionar, se lo imagina como un titán que busca el silencio y el descanso para reponer las energías gastadas» (CyC, N° 951, p. 83); «los caballos, con la cabeza caída, nos dan la impresión de que estuvieran entregados a un hondo recogimiento» (CyC, N° 951, p. 83); «El puerto continúa en reposo, sin que basten a animarlo, tal cual marinero que ya se deja ver» (CyC, N° 951, p. 84). De ahí el empleo de un lenguaje con marcas propias y distintivas del texto literario, que dado el contexto sociocultural en que se produce, tiene como función la persuasión (Van Dijk, 1980). Esto se evidencia en el uso reiterado de metáforas y metonimias.

Con este tratamiento periodístico construido en torno a esta huelga, el semanario además obvió la beligerancia política que a través del tiempo ha tenido el sindicato de los trabajadores marítimos, la FOM, un gremio que históricamente influyó en las huelgas generales y en el desarrollo del movimiento obrero nacional. CyC construyó un discurso descontextualizado, en el que la huelga de diciembre de 1916 en el puerto es una situación extraña, atípica, de silencio y calma en el puerto, casi de forma casi inexplicable.

La huelga marítima de 1919

A partir de la Semana Trágica de 1919, que tiene relación con los luctuosos sucesos acaecidos en los talleres de la empresa Vasena y cuya construcción periodística fue analizada en una investigación previa (Di Mare, 1918), el manejo en torno a las huelgas en la revista CyC tuvo significativos cambios.

Conviene mencionar lo que indica el estudio de Inés Yujnovsky (2004), en torno a que la relación de CyC con el mundo obrero tuvo dos momentos, uno de afinidad y otro de aversión. Hasta 1919, el tratamiento del semanario y en particular el uso de la fotografía otorgó amplia visibilidad a la organización obrera, a las asambleas laborales, los movimientos huelguísticos, las paralizaciones y actividades de reanudación; fue una época de cierta simpatía hacia los trabajadores. A partir de 1919, con la Semana Trágica, la publicación cambió su opinión sobre las huelgas al imponer una concepción dominante sobre éstas. La cobertura sobre estos hechos se centró en calificar a los huelguistas de «ácratas», «minorías subversivas», «exaltados», «plaga», encuadrándolos cual suerte de «enfermedad del cuerpo social», con lo cual, legitimó la represión hacia los obreros.

La Semana Trágica fue un parte aguas en torno a la situación vinculada con los obreros, ya que tuvo efectos en la política laboral del gobierno radical, además de que se fortaleció la corriente del sindicalismo revolucionario, la más proclive a la negociación con el estado y las empresas. Otro elemento de importancia es la fuerza que tomaron los grupos conservadores y patronales agrupados en la Asociación Nacional del Trabajo y la Liga Patriótica Argentina (Falcón y Monserrat, 2000, p. 170).³

Sin embargo, Falcón y Monserrat (2000) y David Rock (2010) coinciden en que, posterior a la Semana Trágica, el gobierno de Yrigoyen vivió una situación en la que se aminoraron sus fuerzas en los sectores laborales y en sus políticas progresistas. En el contexto de las elecciones parlamentarias que estaban previstas para marzo de 1919, la UCR se vio nuevamente en la necesidad de disputarle al Partido Socialista la adhesión de los obreros. Una de las estrategias políticas del gobierno en ese momento fue aprovechar la huelga marítima que en febrero de ese año convocó la FOM. El yrigoyenismo mantuvo una postura favorable y de diálogo con los huelguistas, para demostrar su solidaridad con los trabajadores, mientras intentó poner límites a las navieras.

El sindicato marítimo aprovechó la coyuntura social y económica del momento para avanzar por mayores reivindicaciones. El conflicto se originó a fines de 1918, cuando la FOM cuestionó la política de contratación del personal embarcado por parte de las navieras. El 7 de enero de 1919, el gremio les dio un *ultimátum* a las empresas en torno a la sustitución de vacantes, ante lo cual las compañías respondieron aplicando un *lock-out* como medida de protesta en contra del sindicato, en plena Semana Trágica (Doeswijk, 2000).

En este conflicto, el gremio mantuvo la unidad y capacidad de organización, al activar durante todos los días de la huelga una olla popular y reuniones en la cancha del Club Atlético Boca Juniors. En medio del conflicto, el gobierno intervino como mediador y oficializando decretos que favorecieron a los trabajadores del puerto, como la creación de un registro para la Administración del Puerto, aumentos de sueldo, conciliación obligatoria entre trabajadores y empresas. Esto representó un triunfo para la FOM, si bien la aplicación de las medidas quedaron en una nebulosa (Doeswijk, 2000).

Sobre esta huelga, el tratamiento periodístico de *CyC* será diferente al de 1916. Esta vez la publicación hará una alusión directa a la huelga y deslizará de forma decidida su postura en torno al conflicto. El 15 de febrero de 1919 titula «La huelga marítima» (p. 50). En esta oportunidad la construcción discursiva en torno al conflicto se centrará fundamentalmente en imágenes y en pies de fotos en las que nuevamente emplea como recurso el uso de contrastes o realidades dicotómicas. Una primera imagen reseña la masiva concentración de obreros en la cancha del Boca Junior, con un pie de foto que expresa: «Los obreros estibadores y del puerto, adheridos a la Federación Obrera Marítima, reunidos en la cancha del club atlético Boca Juniors, para enterarse de la marcha de las gestiones iniciadas por el Poder Ejecutivo, después de declarado el paro general por parte de los armadores» (*CyC*, N° 1063, p. 50).

La primera imagen sugiere un intento por visibilizar a los obreros en sus reclamos, si bien no se indican causas o el contexto que rodea el conflicto. Otra fotografía de menor tamaño también proyecta la concentración de obreros marítimos, así como aspectos logísticos vinculados con la huelga, al indicar el «aspecto parcial del comedor, recientemente inaugurado por la Federación Marítima, para dar de comer a sus afiliados, mientras dure la huelga» (*CyC*, N° 1063, p. 50). Ambas imágenes pueden interpretarse como parte del ánimo de informar sobre este conflicto de manera neutral; no obstante, el resto de las fotografías de esta página ponen en evidencia la posición política de la publicación.

En una tercera fotografía se visualizan los barcos remolcadores paralizados en el puerto, con un pie de foto que indica: «Remolcadores desde largo tiempo amarrados en el Riachuelo, y a los que ya rodean buena cantidad de plantas marinas» (*CyC*, N° 1063, p. 50). Una primera consecuencia de este conflicto sería el deterioro de las embarcaciones, mientras que en otra imagen inferior, que lleva por título «En el Hotel de los Inmigrantes», se observan pasajeros varados y perjudicados por el conflicto. El pie de foto de esta última foto reseña: «Pasajeros de tercera clase del vapor “Infanta Isabel”, detenido a consecuencia de la huelga marítima, a los cuales el gobierno de la

Nación les ha dado albergue en el Hotel, hasta tanto no puedan embarcarse, aliviando así la crítica situación en que se hallaban esos pasajeros» (CyC, N° 1063, p. 50).

Valga indicar que la construcción de esta página establece una fuerte dicotomía o la estrategia de «par antagónico» entre obreros y ciudadanos. La fotografía de los obreros en la cancha en el cuadrante superior de página y la de los pasajeros en el cuadrante inferior presentan similar forma y tamaño. Las personas en ambas imágenes también están en posición análoga, de pie o sentados. Hay una suerte de dicotomía obreros vs. ciudadanos u obreros vs. familias migrantes, ya que se observan hombres, en especial mujeres y niños en primer plano. Son los afectados por el conflicto. Se puede trazar una Z imaginaria de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo en esta página para visualizar su construcción deliberada para persuadir al lector. En ella se puede ordenar una superestructura semántica que impone una cognición o un sentido por parte del lector en medio de un contexto sociocultural específico (Van Dijk, 1980).

A juzgar por este tratamiento que hace CyC, ambos grupos forman parte de los sectores populares y cada fracción juega un papel específico como parte de la acción deliberada de un actor primordial que sostiene el conflicto, el gobierno. Este último, por un lado, apoya a los obreros y por el otro, paga el hotel a las familias de migrantes varados que esperan embarcar.



Imagen 2. Página 50 *Caras y Caretas*, N° 1063, del 15 de febrero de 1919. (Fuente: Biblioteca Nacional de España).

El 1 de marzo de 1919 la revista nuevamente se referirá a esta huelga marítima, apuntando de forma más directa hacia las consecuencias de la misma. El título de la información periodística lo señala por sí solo: «Las consecuencias de la huelga marítima. La flota de vapores surtos en la rada» (p. 38). En este caso, el material aborda los problemas que están sufriendo los barcos a causa de la huelga. Esta página, esencialmente construida con fotografías, demuestra la alianza con los patrones de las navieras y empresas de cabotaje. Conviene destacar algunos pie de imagen, como los siguientes: «Vista parcial de la gran cantidad de vapores que han tenido que fondear en la rada, a causa de la prolongación de la huelga marítima, y para evitar el pago de estadía en los diques del puerto de la capital» (CyC, N° 1065, p. 38); «Señor Vicente Santinelli, patrón del remolcador 'Skikjack', con los encargados y tripulantes del mismo, en el cual se nos permitió deferentemente hacer la nota gráfica que ilustra esta página» (CyC, N° 1065, p. 38).

Esta página especial de marzo proyecta la posición pro patronal de la revista, así como su afinidad con las compañías navieras, a quienes justifica y exime de responsabilidades en el conflicto. El objetivo en este caso es derrotar la huelga en el imaginario simbólico del lectorado de CyC. Este material periodístico vuelve a poner en contradicción el «esfuerzo» y la «legitimidad» de un sector, los representantes de las navieras nacionales y extranjeras, en contraposición con los «otros», los obreros y el gremio, que paralizaron el puerto e interrumpieron el embarque de mercaderías y pasajeros.

Esta posición de la revista favorable a las empresas navieras es reiterada en CyC. De hecho, durante la huelga de 1916, mientras excluía el conflicto de sus páginas, proyectaba avisos publicitarios de la compañía Mihanovich. Para ese momento se publicitaban las excursiones hacia el casino flotante Real de San Carlos. Este aviso señala «La Compañía Mihanovich ha prestado a la empresa del Real el lujoso vapor París, que saldrá de la Dársena Sud todos los domingos, a las 10 de la mañana en punto» (CyC, N° 947, p. 8). El aviso indica información sobre el precio del boleto, así como todos los servicios y el entretenimiento que se ofrecían a bordo. Esta página publicitaria se difundió durante 1916 y también en 1917 en el semanario. Otra publicidad a página completa exponía las bondades del vapor «Helios» de la Compañía Mihanovich, que trasladaban a los turistas hacia el casino:

La salida diaria del lujoso y rápido vapor «Helios» que, como se sabe, ha sido arrendado por la empresa a la Compañía Mihanovich para estas excursiones, hace que un núcleo de sportmans y de familias hagan el paseo hasta el Real todos los días. El «Helios» sale a las 6.30 de la tarde de la Dársena Norte y regresa al mismo punto el mismo día a la 1.30 de la noche, do suerte que los viajeros pueden pasar allí varias horas sin necesidad de perder el día. Los que lo deseen pueden quedarse a dormir a bordo del «Helios» hasta las 10 de la mañana. El precio del pasaje de ida y vuelta, cena a bordo a la ida, etcétera, etc., es de \$ 7.— moneda nacional argentina (CyC, N° 956, p. 8).

Las bondades y servicios de los vapores de la Mihanovich no terminan con ese fragmento. Este material publicitario que pone en evidencia la alianza empresarial entre el semanario y las navieras, lo cual, tiene incidencia en el tratamiento discursivo que hace en torno a las huelgas marítimas.

Como conclusión

Las huelgas marítimas de durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen tuvieron importancia porque le permitieron al líder radical demostrar su solidaridad y compromiso con los trabajadores de la época. El conflicto del puerto de 1916 abrió las puertas hacia una política distintiva respecto de gobiernos anteriores, basada en la negociación con los sindicatos y en la postura favorable del Ejecutivo nacional en torno a los reclamos de esta masa laboral.

La construcción periodística que la revista *CyC* hizo en torno a la huelga marítima de 1916 excluyó la idea de huelga o conflicto en el sector. Manejó un discurso sustentado en estructuras retóricas y estilísticas persuasivas, como el uso del recurso de «par antagónico», así como el lenguaje literario pleno de metáforas. El análisis de esta argumentación permitió cimentar elementos que corroboran el interés del semanario en persuadir, canalizar su ideología y postura política de oposición a la huelga.

Luego de la Semana Trágica de enero de 1919, la huelga marítima de ese año evidenció el cambio de la revista hacia los conflictos obreros. En la movilización laboral de la FOM ocurrida durante los primeros meses de ese año, *CyC* estableció un cuestionamiento directo hacia la huelga y el gremio, en el que empleó el recurso de «par antagónico» para contraponer dos realidades o actores diferenciados, los que conducen la protesta y los que padecen sus consecuencias. Asimismo, creó diferencias

entre un «nosotros», las empresas navieras y un «ellos», los obreros en huelga agrupados en la FOM.

Ambos conflictos evidencian la transformación discursiva que ocurrió en CyC antes y después de la Semana Trágica, luego de la cual, se alineó decididamente con los sectores empresariales y conservadores en contra de las huelgas obreras. De igual modo, las páginas publicitarias de la Compañía Mihanovich difundidas por el semanario en esa época indican la estrecha vinculación entre la empresa comunicacional CyC y el capital concentrado, lo cual se asocia con la instalación de discursos y sentidos en contra de las huelgas obreras en amplias capas de población.

Referencias

- Andreassi, A. (1991). Inmigración y huelga. Argentina, 1900-1920. *Ayer*, (4), 117-145. Recuperado de <https://www.aacademica.org/alejandro.andreassi.cieri/8.pdf>
- Borrat, H. (1989). *El periódico, actor político*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Caruso, L. (2008). La huelga general marítima del Puerto de Buenos Aires, diciembre 1916. *REMS*, 1(1), 23-34. Recuperado de https://www.academia.edu/36658623/La_huelga_general_mar%C3%ADtima_del_Puerto_de_Buenos_Aires_diciembre_1916
- Caruso, L. (2011). La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX. *Trabajadores*, 1(2), 128-156.
- Caruso, L. (2013). Huelga a bordo: los orígenes de la FOM en 1910 y el sindicalismo revolucionario. *REMS*, 6(5), 92-102. Recuperado de <https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2014/01/rem-s-nc2ba-5-6-dossier-fom-caruso-1.pdf>
- Caruso, L. (2014). El Estado y las huelgas marítimas entre 1890 y 1920. En M. Lobato y J. Suriano (2014) (Comps.), *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en la Argentina (1900-1955)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Edhasa.
- Díaz, C. L. (2007). *Combatiendo la ignorancia aprendida: la prédica jauretcheana en la revista Qué: 1955-1958*. La Plata, Argentina: EDULP.
- Díaz J, M.V. (2018). *Narrar la historia. La internacionalización de las ideas en las portadas de Punch-Puk- Caras y Caretas* (Tesis de Doctorado). Universidad Complutense de Madrid. Recuperado de <http://eprints.ucm.es/46421/1/T39582.pdf>

Di Mare, M. F. (2010). Cultura y sensibilidad en la revista venezolana *El Cojo Ilustrado*. *Ensayo y Error*, (39), 129-145.

Di Mare, M. F. (2018). La construcción del discurso periodístico de la revista *Caras y Caretas* frente a la represión de la Semana Trágica de 1919. *RIHC*, (10), 243-267.

Recuperado de

<https://revistascientificas.us.es/index.php/RiHC/article/view/6732/5959>

Doeswijk, A. L. (2000). La lucha por el espacio laboral de la Federación Obrera Marítima y otros gremios, 1919-1921. *Revista de Historia*, (8), 57-82. Recuperado de

<http://170.210.83.53/htdoc/revele/index.php/historia/article/view/289/278>

Dubois, P. (1983). *El acto fotográfico*. Barcelona, España: Paidós.

Ducrot, O. (2001). *El decir y lo dicho*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Edicial.

Falcón, R. y Monserrat, A. (2000). Estado, empresas, trabajadores y sindicatos. En R. Falcón (Dir.), *Democracia, conflicto social y revolución de ideas (1916-1930)*. (pp. 1551-193). Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Sudamericana.

Gerchunoff, P. (2016). *El eslabón perdido. La economía política de los gobiernos radicales (1916-1930)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Edhasa.

Godio, J. (1985). *La semana trágica de enero de 1919*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Hyspamerica.

Godio, J. (2000). *Historia del movimiento obrero argentino 1870-2000. Tomo I. La época de las corrientes sindicales fundadoras 1870-1943*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Corregidor.

Gutiérrez, L. y Romero, L. A. (2007). *Sectores populares, cultura y política. Buenos Aires en la entreguerra*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.

Horowitz, J. (2015). *El radicalismo y el movimiento popular (1916-1930)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Edhasa.

Lvovich, D. (2006). *El nacionalismo de derecha. Desde sus orígenes a Tacuara*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Capital Intelectual.

McGee, S. (2003). *Contrarrevolución en la Argentina, 1900-1932. La Liga Patriótica Argentina*. Bernal, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes.

- Ojeda, A. y Moyano, J. (2015). Del Estado al mercado: El periodismo mitrista en la modernización de la prensa argentina (1862-1904). En A. Pineda y F. Gantús (Comps.), *Recorridos desde la prensa moderna a la prensa actual*. Santiago de Querétaro, México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Universidad Autónoma de Querétaro.
- Rapalo, M. E. (1997). Los empresarios y la reacción conservadora en la Argentina: las publicaciones de la Asociación del Trabajo, 1919-1922. *Anuario del IEHS*, (12), 425-441.
- Rogers, G. (2008). *Caras y Caretas: cultura, política y espectáculo en los inicios del siglo XX argentino*. La Plata, Argentina: EDULP.
- Steimberg, O. (2013). *Leyendo historietas. Textos sobre relatos visuales y humor gráfico*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Eterna Cadencia.
- Suriano, J. (2017). La Primera Guerra Mundial, crisis económica y agudización del conflicto obrero en Argentina. *Estud. Hist.*, 30(60), 93-114. Recuperado de <https://www.scielo.br/pdf/eh/v30n60/0103-2186-eh-30-60-0093.pdf>
- Szir, S. (2004). *Memoria colectiva y mensaje visual masivo. Experiencia cultural y fotografía en Caras y Caretas*. Trabajo presentado en las VI Jornadas de Estudios e Investigaciones, Artes Visuales y Música. Universidad de Buenos Aires, Argentina.
- Van Dijk, T. A. (1980). *Estructuras y funciones del discurso. Una introducción interdisciplinaria a la lingüística del texto y a los estudios del discurso*. Ciudad de México, México: Siglo XXI.
- Van Dijk, T. A. (1990). *La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información*. Barcelona, España: Paidós.
- Yujnovsky, I. (2004). Una vista panorámica de huelgas, manifestaciones y mítines en *Caras y Caretas: prensa y fotografía a principios del siglo XX en Argentina. América Latina en la Historia Económica*, (22), 129-153.

Fuentes

Real De San Carlos. Inauguración de la temporada de excursiones (25 de noviembre de 1916). *CyC*, N° 947, p. 8.

Real de San Carlos. El Casino al uso de Monte Carlo (25 de noviembre de 1916). *CyC*, N° 956, p. 8.

El puerto en reposo (23 de diciembre de 1916). *CyC*, N° 951, pp. 83-84.

Redondo, M. (9 de diciembre de 1916). Las economías. *CyC*, N° 949, pp. 48-49.

La huelga marítima (15 de febrero de 1919). *CyC*, N° 1.063, p. 50.

Las consecuencias de la huelga marítima. La flota de vapores surtos en la rada (1 de marzo de 1919). *CyC*, N° 1.065, p. 38.

Notas

¹ Resulta preciso mencionar que en 1906, el movimiento obrero se dividió en dos grandes corrientes, los anarcosindicalistas y los sindicalistas revolucionarios. Los primeros son partidarios del comunismo y el anarquismo, con lo cual, cada huelga significaba para ellos una oportunidad para despertar la conciencia obrera y poner en tela de juicio al sistema social en su conjunto (Godio, 1985, p. 19). Los segundos conforman la vertiente antipartidista, que se desmarca de todo partido político, de los socialistas, los anarquistas y los radicales. La prioridad para éstos dentro de la lucha de clases es el hecho económico; solo querían manejar luchas reivindicativas dentro del movimiento obrero (Caruso, 2013). Esta división es notable en 1915, cuando la principal central obrera del momento, la Federación Obrera Regional Argentina (FORA), se divide en la FORA del IX° Congreso, integrada por sindicalistas revolucionarios, y la FORA del V° Congreso, la vertiente de los obreros anarquistas y socialistas.

² Horowitz (2015) señala que Yrigoyen promovió el "patronato del estado". En 1916, aun cuando congeló las vacantes o ingresos al estado, decidió no despedir a ningún trabajador y esta medida no fue bien vista por sectores patronales proclives a medidas que en tiempos de crisis tomaban gobiernos anteriores, como los despidos o la suspensión de salarios.

³ La Asociación Nacional del Trabajo (AT) fue creada en mayo de 1918. Agrupó a los sectores empresariales concentrados del capital nacional y extranjero en Argentina para hacerle frente a la clase obrera organizada, así como también presionar al gobierno con sus demandas en contra de los trabajadores. A principios de 1919 la organización estaba constituida por 17 corporaciones empresariales; en 1920 eran más de 40 (Rapalo, 1997). La Liga Patriótica Argentina fue uno de los más importantes grupos contrarrevolucionarios del siglo XX. Era un grupo anti izquierdista, de reacción al anarquismo y al sindicalismo en auge. Coincidió con la irrupción de diversos nacionalismos de derecha en distintos países, como parte de la crisis institucional e ideológica del liberalismo-democrático (McGee, 2003; Lvovich, 2006). La organización estuvo conformada por civiles y militares, ex radicales, miembros de la marina y de la élite oligárquica opuesta a los sectores populares.