



La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento

Gonzalo Pérez Álvarez^(*)

Resumen

La historia de los trabajadores portuarios en la Patagonia argentina aún está casi sin explorar. Comenzar su desarrollo es central para la reconstrucción de la historicidad de la clase obrera regional y la propia historia de la región. El litoral atlántico patagónico ha sido estratégico ya desde el siglo XIX y la incorporación de la región al sistema capitalista tuvo en los puertos un canal fundamental. Allí se consolidó, por ello mismo, uno de los primeros núcleos obreros regionales. La relevancia del trabajo portuario continuó siendo clave durante el siglo XX y los primeros años del XXI, aún con la eventualidad que siempre caracterizó su labor. Concentrando la atención en el período 1983-2017 (aunque también se analizan etapas previas), se revisan las formas de organización obreras, los métodos de lucha desarrollados, los hitos de la conflictividad y las fases que pueden delimitarse. Se utilizan diversas fuentes, incluyendo relevamiento sistemático de la prensa, archivos de la prefectura nacional, entrevistas a trabajadores y sistematización de la bibliografía existente.

Palabras Claves: Trabajadores; Portuarios; Conflictos; Sindicatos; Cooperativas; Puerto Madryn.

The history of dock workers in Puerto Madryn (Chubut-Argentina): a first approach

Abstract

The history of dockworkers in the Argentine Patagonia is almost unexplored. Beginning its development is central to the reconstruction of the historicity of the regional working class and the history of the region itself. The Patagonian Atlantic coast has been strategic since the nineteenth century and the incorporation of the region into the capitalist system had a fundamental channel ports. For this reason, one of the first regional workers collective was consolidated there. The relevance of dock work remained key during the twentieth century and the early years of the twenty-first, even with the eventuality that always characterized his work. Focusing on the period 1983-2017 (although previous stages are also analyzed), this article reviewed the forms of worker organization, the methods of struggle developed, the milestones of conflict and the phases that can be delimited. Various sources are used, including a systematic survey of the press, archives of the national prefecture, interviews with workers and systematization of the existing bibliography.

Keywords: Workers; Dockers; Conflicts; Unions; Cooperatives; Puerto Madryn.

^(*) Doctor en Historia (Universidad Nacional de La Plata). Investigador y Director Concursado del Instituto de Investigaciones Históricas y Sociales (Universidad Nacional de la Patagonia. UNP, Chubut/Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Docente-investigador (UNP), Argentina. E-mail: ilperezalvarez@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3324-6328>



“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento

Introducción

El puerto de Madryn, ubicado en el noreste de la provincia de Chubut, es uno de los más importantes de la Patagonia argentina, con actividad portuaria ininterrumpida desde 1886 aunque ya había servido como puerto natural al menos desde 1865 (Jones, 1966; Jones, 1997). Se encuentra en el centro de la región patagónica, a unos 1500 kilómetros del puerto de Buenos Aires y a una distancia similar de Ushuaia. En la fase de auge de la región patagónica (Barbería, 1995), el período 1880-1920 (cuando el tránsito Atlántico-Pacífico debía realizarse por el estrecho de Magallanes), el puerto clave con el que Madryn se articulaba era el de Punta Arenas (Ibarra, 2005), en el extremo austral de Chile.

Mapa 1: Ubicación de Puerto Madryn en el sistema portuario del litoral atlántico argentino.



Fuente: Cristián Hermosilla - Laboratorio SIG y Teledetección. Trelew.

Puerto Madryn se encuentra a unos 70 km de la única fuente de agua dulce permanente de la región, el río Chubut. En la desembocadura de ese río se encuentra lo que hoy es Puerto Rawson, el otro puerto regional. Este último es un puerto más complejo para su navegación, especialmente para barcos de importante calado (Mendía, Góngora y Pérez Álvarez, 2021;

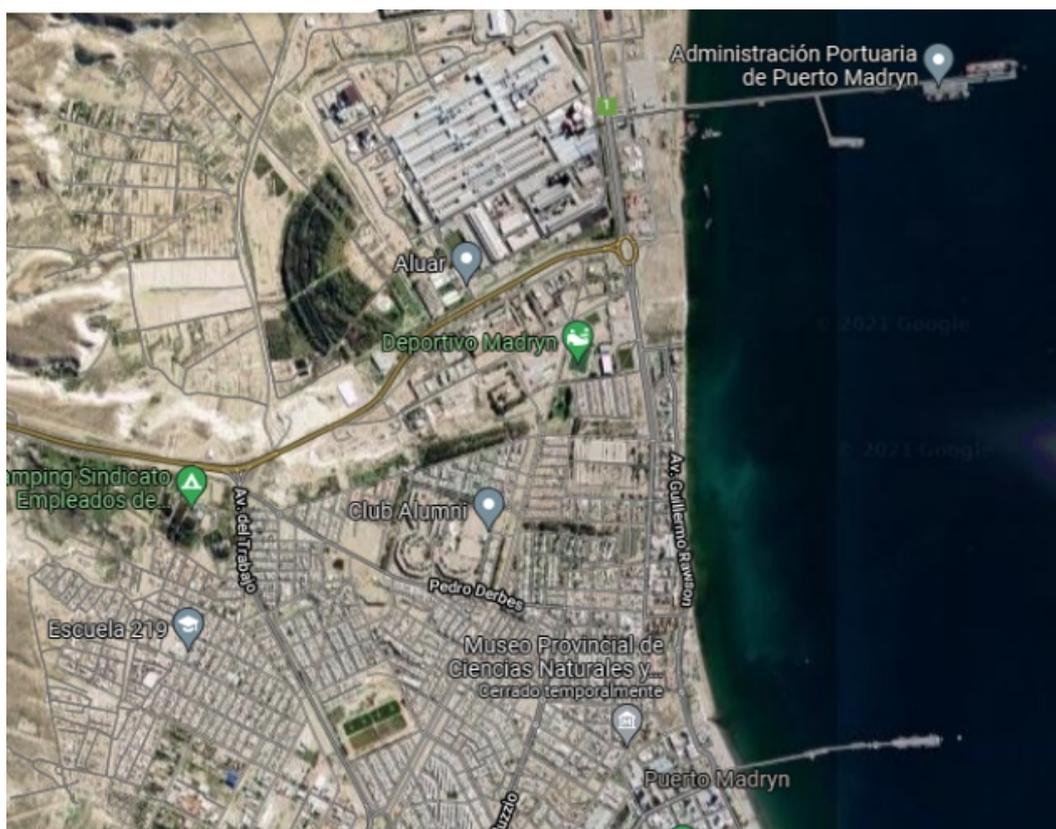
Gatica y Pérez, 2018). En este artículo no analizaré la historia del puerto de Rawson, iniciativa que ya hemos emprendido y será retomada en futuros avances.

La historia de los trabajadores portuarios en Patagonia es un área de vacancia historiográfica. Por ello en este artículo, y a riesgo de dejar piezas sueltas y caminos no recorridos, he decidido volcar distintos elementos que entiendo pueden servir de puertas de ingreso a su historia. Hay pocos estudios de carácter científico sobre la dinámica portuaria regional y ninguna investigación específica sobre el mundo del trabajo portuario. La reconstrucción realizada se basa en el relevamiento sistemático de los medios de prensa, sistematización de fuentes bibliográficas, consultas a archivos de inteligencia de la prefectura argentina y entrevistas a trabajadores portuarios. El abordaje se realizó desde la historia social, con elementos de la historia económica y un enfoque teórico proveniente del materialismo histórico (Marx, 1987; Thompson, 1989).

Los dos muelles de Puerto Madryn

El puerto de Madryn se compone de dos muelles principales. El más antiguo, el ‘Piedrabuena’,¹ fue habilitado en 1910 (Joswicki, 2010). Se articulaba con el Ferrocarril Central de Chubut (Dumrauf, 1993; López, 2003; De Font, 2019), que hasta entonces trasladaba los productos a los buques en barcazas (Guerriera, 2010). La construcción del muelle dinamizó la actividad económica regional y consolidó el perfil de Madryn como puerto clave.

Mapa 2: Ubicación de los dos muelles de Madryn



Arriba, en la imagen, el muelle Storni, articulado con ALUAR. Debajo el muelle Piedrabuena. Fuente: Google maps.

¹ En verdad su actual nombre fue impuesto en 1981, en homenaje el pionero patagónico Teniente Coronel de Marina Don Luis Piedra Buena. Antes era ‘el muelle’, llamado en sus primeros años ‘el muelle nuevo’ y, luego de la fundación del Storni, ‘el viejo muelle’.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

Se han incorporado datos de Albaini (2005), Sanabra (2004), Seibt (2004), Meisen (1983), todos ellos escritos de corte memorialístico de la región. También se retomaron elementos de Kaminker (2019) y miradas más generales sobre la dinámica portuaria (De Marco, 2020). El movimiento de cargas del muelle Piedrabuena fue decreciendo con el avance del asfaltado de la ruta nacional n° 3, desarrollado desde los años ‘50 y finalizado hacia los ‘60. La clausura del ferrocarril, impuesta en 1961 por el gobierno nacional de Arturo Frondizi, también le quitó centralidad al antiguo puerto y a su muelle.

Hacia 1957 se conformó la empresa estatal Administración General de Puertos, ya que hasta entonces la dirección portuaria dependía de una rama de los ferrocarriles. El ‘viejo’ muelle cumplió un rol clave durante el proceso de construcción de ALUAR² (Rougier 2011; Pérez Álvarez, 2020), al tiempo que se proyectaba el muelle Almirante Storni en los ‘70.³ Una vez que este fue inaugurado, el Piedrabuena se destinó a las operaciones de las embarcaciones pesqueras y de actividades deportivas.

ALUAR es una empresa severamente cuestionada por el tratamiento de varios de sus insumos y residuos: especialmente la brea, un reconocido agente cancerígeno. Si bien la justicia provincial ha sobreesido a sus dirigentes, el libro de quien fuera médico laboralista de la planta (Trovant, 2020) demuestra los riesgos a los que sometió durante años a sus trabajadores y a los de la estiba, sin aplicar las necesarias medidas de seguridad.

Estos costes en la salud obrera impactaron en los estibadores, aunque se trata de algo aún poco explorado. Trovant (2020) explica que “bajaban operarios de la estiba con palas y escobas a juntar el material restante con elementos de seguridad inapropiados (...) donde los niveles del contaminante alcanzan niveles altísimos” (p. 52). Si bien al denunciar estos hechos fue despedido de la empresa, Trovant destaca cómo los dirigentes empresariales le prohibieron ‘meterse’ con los operarios de la estiba: “estos operarios eran empleados de las estibadoras y no pude en ese momento realizar análisis a los estibadores, porque Juan Carlos Aldeco⁴ no lo permitió aduciendo que ‘con la estiba no te metas’.” (p. 54).

La creciente importancia turística de Madryn se desarrolló desde los años ‘90. Pereyra (2019) explica que distintas empresas internacionales de cruceros incorporaron en sus líneas el “itinerario Patagonia”, llevando a un crecimiento sostenido: “Año 1996 ingresaron 10 cruceros con 4600 pasajeros, en el año 2006, 28 cruceros con 32500 pasajeros y en el año 2016 ingresaron 39 cruceros con un total de 82984 pasajeros” (p. 11).⁵

La implantación de ALUAR en los ‘70 generó la transformación de Madryn (Kaminker y Ortiz-Camargo, 2016; Kaminker, 2013). Desde fines de esa década, y especialmente, en los ‘80, comenzó el impulso a la actividad pesquera en la Patagonia argentina, y Puerto Madryn vivió una segunda transformación. Ventura se había radicado en 1968, Conarpesa en 1979, Harengus en 1985, Alpesca a principios de la década del ‘80 y Pescapuerta unos años después. Dicen Kaminker y Ortiz (2016) que: “Este proceso de urbanización acelerado hizo de un enclave portuario de la Patagonia central una de las ciudades más dinámicas de la región” (p. 238), impulsando “la transformación de Puerto Madryn entre 1970 y 2010 de pueblo de seis mil habitantes a una ciudad intermedia de más de ochenta mil” (p. 248).

El muelle comenzó a ser utilizado por los buques pesqueros como base de operaciones, especialmente de barcos factoría y congeladores. El desarrollo de esta nueva actividad generó la instalación de un parque industrial pesquero al norte del puerto, donde se procesa la captura. En el Storni también operan los barcos que transportan las rocas porfídicas de canteras cercanas a Puerto Madryn. Durante los últimos años fueron desembarcados aerogeneradores, instalando grandes parques eólicos para producir energía a partir de los vientos que surcan la región.

El trabajo está estructurado en cuatro secciones, que no son homogéneas entre sí, pero presentan las distintas puertas de ingreso que hasta el presente he encontrado para reconstruir la historia

² Aluminio Argentino, única fábrica que en Argentina produce aluminio primario. Si bien es una empresa privada, su instalación recibió un enorme financiamiento estatal (alrededor de un 85% de su costo); la planta comenzó su producción en 1974.

³ “...el muelle Comandante Luis Piedra Buena se encuentra en pleno centro de la ciudad mientras que el muelle Alte. Storni está ubicado a tres kilómetros de éste” (Pereyra, 2019: 6).

⁴ Uno de los jefes operativos de la planta de aluminio.

⁵ “En nuestro país existen tres puertos que reciben a estas grandes embarcaciones, Buenos Aires, Ushuaia y Puerto Madryn, estos cruceros tienen una eslora (longitud de la embarcación desde la proa a la popa) de entre 60 y 361 metros y llegan a transportar entre 500 y 6200 pasajeros” (Pereyra, 2019: 11).

del trabajo portuario en Madryn. La primera se compone de un relevamiento de las noticias sobre la organización de los obreros portuarios en Madryn derivadas del archivo del SIPNA.⁶ Si bien su marco temporal no incluye demasiadas noticias acerca del período donde aquí hago foco, sí aporta elementos relevantes, especialmente acerca del contexto de vigilancia y seguimiento en el cual este colectivo laboral realizó sus procesos organizativos.

El segundo repasa una serie de entrevistas, concentradas en dos experiencias organizativas de los trabajadores de este puerto. Por un lado, la dinámica del SAOP (Sindicato de Administrativos y Operativos Portuarios), gremio conformado regionalmente que integra a los trabajadores de administración, estadísticas, control y organización del puerto. Luego, en el mismo apartado, desarrollo una serie de testimonios de obreros de la Cooperativa de Estibaje TPSE (Trabajo, Provisión de Servicios de Estibaje). Allí sistematizo lo producido hasta el momento en términos de fuentes orales, que iluminarán, en parte, el recorrido posterior.

Los dos apartados expuestos a continuación son producto, fundamentalmente, del relevamiento de medios de prensa de la región entre 1983 y 2011, más la sistematización bibliográfica que permite extender la mirada hasta el 2017. Dicho recorrido se construye en dos grandes períodos: uno más breve, pero muy rico en conflictos, que va desde 1983 a 1992. El siguiente, más extenso, integra la amplia fase 1993-2017. Explicito aquí que la delimitación de esta periodización se construyó en base a la propia historicidad de los trabajadores del sector, no desde el plano institucional o formal, ni tampoco desde ciclos impuestos a partir de una mirada general.

Por último, se presentan las conclusiones de este artículo, donde sintetizo algunos de los resultados parciales de esta investigación en curso y formulo una agenda para continuar el necesario avance en el conocimiento sobre la historia de los puertos de la Patagonia y acerca de la historicidad de los colectivos laborales en esos territorios. Visto en su conjunto, este trabajo se propone como un primer acercamiento a un tema prácticamente inexplorado por la historiografía, planteando interrogantes y dimensiones que requerirán de futuros abordajes y miradas más profundas.

Datos desde el fondo documental del SIPNA

El fondo documental del SIPNA (Barragán e Iturralde, 2019; Ghigliani, Salvatori, Bretal, Raimundo y Venero, 2017) integra un amplio arco temporal y territorial, con informes producidos por dicho servicio de inteligencia desde 1951 hasta 1998, abarcando todo el litoral atlántico argentino de Mar del Plata al extremo sur. Si bien la mayoría de la información remite a otros puertos y ciudades (en especial Bahía Blanca), una parte relevante del mismo incluye partes de inteligencia sobre Puerto Madryn, integrando referencias que brindan datos, aunque de carácter fragmentario, sobre la organización y lucha de los trabajadores portuarios en ese territorio.

Dicho fondo se encuentra en guarda de la Comisión Provincial por la Memoria (CMP) de Buenos Aires, y si bien está abierto a la consulta desde el año 2010, he accedido al mismo gracias a Agustín Nieto, uno de los coordinadores de este dossier. Por las características del fondo documental y de la comunidad informativa en la que estaba integrado (Nazar, 2007), el mismo brinda información desde la provincia de Buenos Aires y Capital Federal hasta Ushuaia (Barragán e Iturralde, 2020).

Se origina con la formación del SIPNA, y registra sus primeros informes sobre la actividad portuaria en Madryn hacia 1957.⁷ El 3 de junio de ese año⁸ se formuló una protesta de armadores de los propietarios de barcos de cabotaje que operaban en Patagonia, por los aumentos de los costos en los puertos del litoral atlántico zona sur (200% en Madryn, 170% en

⁶ Archivo del Servicio de Informaciones de la Prefectura Naval Argentina (SIPNA) para la denominada “Zona Atlántico Norte”.

⁷ Previo a los informes del SIPNA, y según el relevamiento realizado del diario Jornada desde su creación en 1954, he registrado que durante octubre de 1955 se desarrolló un conflicto laboral en el puerto de Madryn. Allí los estibadores impidieron que el buque B.D.T.2 desembarcase su carga, porque pretendía realizarlo con el personal a bordo y sin contratar a la estiba local. La disputa llegó a momentos de tensión, interviniendo el delegado de trabajo y previsión y su asesor letrado. Los portuarios, quizás como señal de la fase de retroceso que sufrían los trabajadores tras el golpe de estado contra el gobierno de Juan Domingo Perón (Melón Pirro, 2018), aceptaron descargar a partes iguales, pero haciendo constar que dicho acuerdo era por única ocasión.

⁸ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1592077 a 79.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

Comodoro y 300% en Deseado). Los folios integran los reclamos de las empresas, haciendo eje en los riesgos que la caída del servicio de cabotaje marítimo traería para la soberanía nacional sobre Patagonia, y destacando que el incremento de los precios hacía imposible la continuidad de su actividad. Lo singular es que la carta (dirigida al director nacional de la marina mercante) fue firmada por el prefecto general de Puerto Madryn, quien hizo las veces de portavoz empresarial.

El siguiente registro⁹ fue del 25 de agosto de 1958, informando que no existía actividad pesquera estable en Puerto Madryn (es una respuesta a la solicitud de un registro nacional sobre el funcionamiento de esa rama económica). El 19 de octubre de 1958¹⁰ la prefectura de Madryn elevó una nota a la cual se adjuntó la lista electa en los comicios del SUPA (Sindicato Unidos Portuarios Argentinos) de Madryn. Lamentablemente no consta el informe adjunto con los integrantes, aunque sí es un nuevo dato sobre la existencia de organización sindical en el puerto. El fondo documental no registró otros informes sobre el puerto de Madryn hasta cinco años después, cuando se desarrolló un relevante conflicto obrero durante 1963. Consta allí un acta del SUPA¹¹ del 24 de febrero de 1963 reclamando el pago de \$450 por jornal, eligiendo presidente de la asamblea a Gabino Quiroga y siendo secretario general del SUPA local José Echarri. Desde las empresas se les presentó un acta nacional que fue rechazada por los estibadores, ya que no tenía fecha y no sabían si era legítima.

Tras más de un mes de conflicto, una nueva acta del SUPA fue incorporada el 27 de marzo de 1963,¹² firmada por José Echarri como secretario general del SUPA y registrando la presencia de Gabino Quiroga y Pablo Aguirre como referentes sindicales. Allí se informó que la asamblea de estibadores recibió una propuesta patronal de \$380 por jornal, acuerdo que a nivel nacional se había cerrado en septiembre de 1962 y que nunca se había pagado en los puertos del sur. Dada esa deuda, y el tiempo transcurrido, los estibadores rechazaron la propuesta y reafirmaron su reclamo de \$450 por jornal de labor.

El conflicto fue exitoso para los estibadores y sólo se planteó la continuidad del diferendo con la agencia marítima ‘Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia’. Consta un nuevo informe el 14 de septiembre, registrando el pedido de esa empresa de una habilitación especial de estibadores sin libreta para sus operaciones de carga y descarga, con el fin de no continuar abonando el jornal de \$450 exigido por los trabajadores.¹³ La ‘Anónima’ dejaba constancia que su agencia ya había pagado esos jornales en dos ocasiones, sosteniendo que lo hizo “bajo protesta”.

Es interesante mencionar que este conflicto no aparece mencionado en *Jornada*, único diario que se publicaba por aquellos años en la región. Allí sí se sistematizan diversos reclamos por las deficientes condiciones de las instalaciones portuarias (por ejemplo, en noviembre y diciembre de 1961, cerca del cierre del ferrocarril; Pérez Álvarez, 2015) y reclamando la realización de obras en los muelles (entre otros, ver junio de 1962, junio y octubre de 1963). Además, se registra la participación de la dirigencia del SUPA en algunos eventos generales del movimiento obrero (el secretario general Valderrama participa en actos en septiembre de 1960, noviembre y diciembre de 1961, etc.). Durante el mismo 1963 la unificación del sindicato textil (Pérez Álvarez, 2021) se realizó en el local del SUPA, con presencia del secretario general Echarri.¹⁴

En lo que respecta al fondo del SIPNA recién se sistematizaron otras novedades informativas, que señalaban el inicio de la instalación de la actividad pesquera en Madryn, en un reporte fechado el 11 de noviembre de 1970:¹⁵ allí se reseñaba la puesta en operaciones del pesquero ‘Don Paco Ventura’ y el comienzo de la construcción de una fábrica de harina de pescado en Madryn.

Para septiembre de 1974,¹⁶ constan detallados informes de inteligencia de la Prefectura sobre la visita del dirigente Eustaquio Tolosa a Puerto Madryn. El día 13 Tolosa, acompañado de un

⁹ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589879.

¹⁰ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589878.

¹¹ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589858.

¹² Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589859.

¹³ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589856.

¹⁴ *Jornada*, Puerto Madryn, 5/3/1963.

¹⁵ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589532.

¹⁶ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589365.

sobrino y un hermano, visitó el muelle nuevo de carga general y mineralero de Madryn para dialogar con el personal de la estiba, a las 19.30 horas. A las 20.10 tuvo una reunión con los estibadores (la exactitud del registro evidencia lo sistemático del seguimiento), donde solicitó el apoyo de la estiba local en conjunto con los otros puertos patagónicos. Según el informe de la prefectura, Tolosa buscaba adhesiones de los puertos del interior para enfrentar a las actuales autoridades del SUPA en el congreso extraordinario que se iba a desarrollar el 24 y 25 de octubre de 1974 en Rosario.

La gestión fue un fracaso, ya que la estiba local le negó todo respaldo: “Si durante 25 años fue dirigente y nunca se acordó de nosotros, ahora que perdió las elecciones, viene a solicitar la adhesión”, le habrían expresado trabajadores locales al encargado de redactar el informe. Además, la fuente indica que César Loza sólo pudo ganar las elecciones gracias al apoyo prestado por el Ministerio de Bienestar Social y el Ministerio de Economía y Presidente de la CGE (Confederación General Empresaria), que fusionaron los sectores disidentes a la conducción de Tolosa.

A los pocos días la dirección oficial del SUPA visitó Puerto Madryn (el informe está fechado el 25 de septiembre de 1974).¹⁷ El secretario del interior, Julián Gómez, tomó contacto con los integrantes del gremio de la estiba, “que se halla en período de organización”. Se realizó una asamblea, donde los portuarios renovaron los pedidos y se explicó la situación imperante en el SUPA. La prefectura renovó la información sobre el rechazo a la solicitud de apoyo de Tolosa, siendo explícita la oposición del Delegado Local del SUPA, Sr. Juan Carlos González. A lo informado previamente se agregó, según fuentes obreras, que los motivos del rechazo se basaban en dos puntos claves:

1. Nunca se cumplieron las promesas, realizadas años atrás en Buenos Aires a la representación gremial de Madryn por parte del Ministerio de Trabajo y de Tolosa, de asimilar los puertos del sur en condiciones de trabajo y jornales con los puertos “del norte”. Tampoco se los apoyó para obtener la personería gremial ni el local propio.
2. El SUPA estaba dominado por Tolosa y su familia, que usaban al sindicato para provecho propio.

El informe consignó la opinión de Gómez, quien consideraba que Tolosa no se iba a resignar a ser desplazado e intentaría intervenir el sindicato ya que tenía el apoyo del ministro de trabajo. Gómez expresó su apoyo al reclamo de jornales iguales a Buenos Aires, la sede sindical propia y la obtención de la personería del gremio local. No existen mayores novedades sobre la actividad portuaria en Madryn consignadas en ese fondo documental, hasta diversos informes de 1994¹⁸ en los cuáles se investigaron algunas iniciativas sindicales en la región. En cada caso la prefectura realizó informes de inteligencia, preocupados por la afectación de actividades portuarias y del funcionamiento de ALUAR. Por ejemplo, en un informe firmado en agosto de 1994 se destaca, como un éxito de ese organismo, que la huelga y la marcha federal realizada en julio no había generado afectación a la operatividad portuaria.

Finalizo este apartado reseñando dos episodios relevantes de la historia de Puerto Madryn, no vinculados al fondo del SIPNA pero que considero significativos. Ambos estuvieron vinculados al territorio portuario y a la guerra de Malvinas, y en ellos los trabajadores del puerto cumplieron un rol central. El primero fue conocido como “el día que Madryn se quedó sin pan”: el 19 de junio de 1982, el buque británico Canberra arribó al muelle de Puerto Madryn con más de 4100 soldados argentinos que regresaban de la guerra. La dictadura pretendió que el hecho pasase desapercibido, para ocultar la derrota y el mal estado de salud y alimentación de los jóvenes ex combatientes. Pese a ello, el pueblo de la región irrumpió en el puerto recibiendo los con comida: los portuarios fueron claves para derrotar y superar el cerco de las fuerzas represivas.

En una línea similar, se registra el hecho conocido como “el madrynazo” (Durán, 2017), ocurrido el 10 de septiembre de 1984. Allí una gran movilización popular se dirigió al muelle Storni en repudio al arribo de la flota norteamericana ‘Atlantic South Force’. Hubo duros enfrentamientos y el buque que pretendía atracar debió partir, no pudiendo aprovisionarse. Se

¹⁷ Carpeta D57 P. Madryn (1957-75) - F2N1589363.

¹⁸ Constan en Carpeta AMIA, F2N1769390, 91 y otros similares.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

encontraba realizando ‘juegos de guerra’ en el Atlántico Sur, y su admisión (en el mismo puerto que había recibido a los excombatientes) había sido aprobada por el gobierno de Raúl Alfonsín. Ese sentimiento nacionalista con rasgos antimperialistas es muy particular de Patagonia, que puede derivar en cierta reivindicación de la soberanía sobre este territorio en clave xenófoba o chauvinista, especialmente contra la población trabajadora de origen chileno (Gatica, 2013). Esos elementos ideológicos están presentes en las prácticas obreras (Pérez Álvarez, 2014). Pueden observarse, por ejemplo, en las reacciones contra los acuerdos con flotas extranjeras o en las demandas por preservar el ‘trabajo argentino’.

Algunos elementos desde las entrevistas

En torno a las fuentes utilizadas en este artículo, además de los acervos tradicionales (documentos oficiales y publicaciones periódicas) he incorporado insumos que permiten iluminar otros aspectos del accionar obrero en el puerto de Madryn. Resultó central, para ello, el aporte de las fuentes orales (Portelli, 2016; Passerini, 1984). Se vuelcan aquí resultados de cinco entrevistas realizadas por el autor a integrantes de dos agrupamientos obreros del puerto: el SAOP y la cooperativa de estibaje actualmente más importante.

El puerto es un territorio complejo, atravesado por el clivaje entre actividades legales e ilegales y por la recurrencia a la violencia física directa como mecanismo para dirimir diferencias o enfrentamientos. Esto dificulta que muchos sujetos de la actividad portuaria habiliten la posibilidad de acceder a entrevistas, especialmente si estas pueden volcarse en un trabajo escrito. A partir de un trabajo de conocimiento y construcción de redes de confianza, he conseguido que dos fracciones del colectivo laboral me posibiliten construir estas otras fuentes de la historia; en avances posteriores intentaré acceder a entrevistas con otros sectores.

Las entrevistas son extensas, rastreando la conformación de su familia y recorrido laboral, intentando aproximarse a una reconstrucción que ponga aquello a lo cual se pretende hacer foco en el marco del contexto global de sus vidas. Como plantea Jerry White, las historias de vida vinculadas a territorialidades específicas son claves para construir la historia de los trabajadores, ya que “...la historia local es una inquietud intensamente obrera” (White, 1984: 130). De esos testimonios se recuperan aquí algunos fragmentos que pueden servir para identificar ciertos rasgos del proceso que los dos apartados expuestos a continuación desarrollaran en mayor detalle.

Sebastián,¹⁹ dirigente del SAOP, destaca la relevancia del SUPA: “El gremio mayoritario, que maneja todo digamos la cabeza nuestra, es el SUPA, porque nosotros somos 62, 63 afiliados, el SUPA tiene entre setecientos y ochocientos afiliados”. Y Fernando²⁰ explica la labor que realizan los trabajadores agrupados en el SAOP: “brindar el servicio a todo lo que es las empresas, a los barcos, el control del agua, dar energía, las facturaciones, digamos todos los controles que tienen que ver con la seguridad marítima dentro de lo que es puerto”.

El SAOP ha conseguido controlar su bolsa de trabajo, algo en lo que también viene avanzando el SUPA y la cooperativa de estibaje. Ambos destacaron el esfuerzo que han realizado, como trabajadores administrativos, para construir un puerto más “ordenado”; dice Fernando: “yo te digo hace más de 15 años que vino una chica de Mar del Plata a hacerme una entrevista y quedo sorprendida con el orden y la limpieza que había acá”. Sebastián señala que esa modificación se evidencia en los últimos años: “el puerto cambió mucho, hoy es otra generación a lo que era antes, que era más conflictivo”. Una lectura similar realiza Fernando: “hasta el SUPA busca que se trabaje, que no haya paro (...) el puerto volvió a la tranquilidad, hoy quedan muy pocos de los estibadores viejos, la gran mayoría son todos hijos, nietos, que hoy están laburando y son otra generación”.

En ese sentido el trabajo eventual sigue siendo un condicionante, ya que si no se trabaja no se cobra: “se toma primero el efectivo y después se toma el eventual, es así más o menos el trabajo” (Sebastián). Y eso continúa generando conflictos: el puerto, pese a los cambios, aún es un territorio con rasgos violentos. Es interesante cómo los entrevistados explican que al querer

¹⁹ Secretario general del SAOP. Entrevista realizada el 8 de junio de 2021, por el autor en Puerto Madryn.

²⁰ Secretario adjunto del SAOP. Entrevista realizada el 19 de mayo de 2021, por el autor en Puerto Madryn.

formarse el sindicato de guincheros: “vinieron acá, quisieron afiliar y les terminaron pegando” (Fernando). O sobre algunos conflictos recientes con un conocido empresario señala Sebastián, que “había traído dos sicarios de Rosario, estaban todos armados (...) y estaban los muchachos que trabajan en el aluminio y estaban todos calzados, lo querían limpiar, y no había uno, había diez con armas”. Ese ambiente es parte de la dinámica portuaria: “alguna peleíta tenés, que se agarran a trompadas entre ellos. Hace unos años uno le pego una piña al otro, y el otro sacó el cuchillo y casi lo pasa para el otro lado, lo cortó ahí nomás. Es el funcionamiento del puerto”.

Parte de las transformaciones se explican por las modificaciones operativas. Sebastián afirma que el trabajo “cambió un montón, mucha tecnología”, y Fernando destaca “es todo contenedores ahora, mundialmente se tiende al contenedor”. Sebastián explica que “Antes había mucho romaneo, ahí arriba del muelle nomás, ahora ya directamente baja y va directamente al container, y hay otras empresas que lo llevan directamente arriba del camión”.

El trabajo femenino es novedoso y aún minoritario. Dice Sebastián: “Nosotros tenemos acá en nuestro sector más mujeres, porque es más sector administrativo, debemos estar cerca de las diez o doce que trabajan y están afiliadas a nuestro sindicato”. Fernando señala que “Antes en lo operativo ni se pensaba, porque se tiene que trabajar de noche, rotativo, entonces mujeres no”, en cambio ahora “en la balanza las tres que trabajan son mujeres, que trabajan de noche y es trabajo pesado”. Sin embargo, esto solo sucede en lo administrativo, “en los otros sindicatos son todos hombres; en el SUPA no hay ninguna mujer, en la cooperativa todos hombres” (Sebastián).

Un reclamo que nunca lograron plasmar es el de salubridad, conectado a los riesgos propios del trabajo portuario y, más específicamente, a la contaminación provocada por ALUAR, sus desechos y los productos que transporta (especialmente la brea y la alúmina). Sebastián señala la preocupación por “la brea que en esos años se descargaba, y hasta el año 2003 o 2004, se descargó en camiones”. Y Fernando afirma que “la idea nuestra con el SUPA es cobrar un seguro de salubridad, nosotros seguimos luchando hoy porque la gente nuestra lo cobre”.

Por último, algunas referencias sobre el origen de la cooperativa de estibaje, cuya historia se sintetiza luego. Para Sebastián: “Cooperativa grande, hay una sola que es esta, esa maneja todo (...) en su momento fue la Cooperativa del Bocha, cuando lo mataron quedaron otros”. Fernando señala que de aquel gran conflicto de 1992: “quedó la memoria, pero ya casi no quedó gente activa de ese momento. El que lo mató fue Benito,²¹ que sigue trabajando acá, es socio de la cooperativa”. Sebastián, en su descripción del origen de la nueva cooperativa, volvió a evidenciar que la violencia era parte constitutiva, y naturalizada, del territorio portuario: “ellos querían ganar la cooperativa y había otra lista, la oposición que puede haber en todo sindicato, que a veces se soluciona de una manera y a veces de otra... y acá se solucionó de esa manera”.

Si bien es una temática que debo seguir explorando, la cooperativa de estibaje parece haber funcionado como una estrategia de defensa corporativa de los obreros portuarios. Esto marca una clara diferencia con las cooperativas en la actividad pesquera, que son un recurso de la patronal para reducir costos y precarizar el colectivo laboral (Pradas, 2006; Mateo, Nieto y Colombo, 2010; Pérez Álvarez, 2020).

Aquí la cooperativa aparece como un recurso para protegerse de la arbitrariedad de las grandes empresas de estibaje, que utilizaban la eventualidad de la labor portuaria para profundizar los niveles de explotación. Además, se suma un elemento de carácter “subjetivo”: la sensación de sufrir una profunda injusticia (Andújar, 2016) cuando el capataz de la empresa decidía quiénes trabajaban y quiénes no lo hacían, menospreciando a los trabajadores del sector y enfrentándolos entre sí.

Enrique,²² por ejemplo, cuenta que “la ropa adecuada acá no vino hasta que nosotros nos fuimos integrando como cooperativa, antes de eso las empresas de estibaje no te daban nada”. Esa construcción se relacionó con la intención de superar el problema de la eventualidad y los abusos que sufrían por parte de las patronales, “¿la empresa qué hacía?, nos contrataban, vos le servís, vos no, por hoy le servís y mañana no, porque era depende el gusto del cliente. Y hay una frase que siempre me quedó grabada, ‘mira tengo 600 acá para entrar’... eso fue como

²¹ En todos los casos he decidido no poner los apellidos de los entrevistados. Solo utilicé los apellidos cuando los mismos fueron publicados en los medios de prensa regionales, en algunas de las noticias que se analizan en los siguientes apartados.

²² Presidente de la cooperativa. Entrevista realizada por el autor el 7 de junio de 2021.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

agarrarme a mí y darme una patada”. Ante eso, la cooperativa “era una manera de defendernos, de quedarnos con el trabajo”.

Situaciones similares narró Jorge,²³ señalando que “era mucho abuso, te tenían que pagar el aguinaldo cada seis meses y te pagaban cien horas, vos trabajabas trescientos jornales ellos te aportaban tres; era alevoso...”. Además, se mezclaba el desprecio: “te decían, ‘a ver negro asómese, vos te vas a la casa, vos te quedas, vos te vas a la casa, vos te quedas’, así” (Jorge). Benito²⁴ destacó que desde la conformación de la cooperativa “estamos estabilizados y podemos proyectar, poder hacer nuestra casa, y como somos monotributistas poder preparar uno o dos departamentos para cuando nos jubilemos”... Porque, en definitiva, “nosotros tenemos el monopolio del puerto”: esta situación fue el resultado de una serie de duros enfrentamientos y genera, en el presente, posturas contrarias al importante peso conquistado por la cooperativa.²⁵

La propuesta de las cooperativas de estibaje “lo traemos de los ’80, por ahí, yo era muy pibe todavía”, cuando “empezó a venir gente de afuera, de otros puertos, y el primero que cayó dentro del grupo era un sindicalista, venía disparando no sé de qué parte, pero terminó acá (...) algunos eran comunistas y hablaban abiertamente” (Enrique). De esa dinámica surgieron los primeros agrupamientos, que luego: “terminaron haciendo lo mismo que hacían las empresas de estibaje, solo que eran portuarios. Y bueno, ‘vos no querés trabajar’ eso era lo que decían, ‘que venga aquel’... lo mismo” (Jorge).

A ello se sumaron las acusaciones de malversación de fondos y negocios oscuros.²⁶ Señala Benito: “pasaban muchas cosas acá, todos los conflictos, estaban pesados como Alpesca²⁷ en su momento que tenían toda la torta, que no traían solo pescado. Jueces, comisarios. Hay muchas cosas que no puedo decir porque corro riesgo”. La conformación de la nueva cooperativa se dio en el marco de un duro conflicto, que terminó con el asesinato del anterior dirigente portuario (el “Bocha” Cardoso) por parte de Benito, uno de los entrevistados:

Esta institución nace a raíz de correr sangre, tuvo que correr sangre. Pero atrás de esto habían (*sic*) políticos, senadores, había persecución (...) Y hoy la gente se lleva lo que corresponde, y la mitad de la sociedad me lo agradeció, y yo no me lo agradezco porque la verdad no es nada buena la situación de tener que quitarle la vida a alguien (Benito).

La derrota de la anterior conducción fue muy costosa (Jorge afirmó: “Sí que gastaban plata, y por eso tenían un lindo ejército”) y quienes habían salido victoriosos defenderían decididamente su posición. Así lo hicieron, en especial ante los intentos empresariales de conformar agrupamientos competitivos contra estos trabajadores. Conflictos similares se registraron en 1997 (Benito: “ellos entraron escondidos y nosotros rompimos la barrera de prefectura. Eso fue en el ’97. Cuando entramos nos enganamos, ellos también estaban armados, hubo tiros, todo”) y en el 2000 (“Ahí fueron otros que quisieron entrar de prepo... y no los dejamos”).

Como ya se destacó, aquí no hay presencia de mujeres. La referencia permanente al enfrentamiento, y la historia de tratarse de una labor y un territorio tradicionalmente masculinizado, naturaliza entre estos obreros la idea de que las mujeres no pueden formar parte de su colectivo, ni siquiera en funciones administrativas.

La problemática central que siguen observando como una clase a resolver es la eventualidad de su labor, algo que el funcionamiento cooperativo mitiga, pero no resuelve. Su relación con el sindicato tiende a ser de colaboración, aunque cada tanto surgen conflictos por la intención de

²³ Integrante de la cooperativa. Entrevista realizada por el autor el 12 de julio de 2021.

²⁴ Fundador e integrante de la cooperativa. Entrevista realizada por el autor el 10 de agosto de 2021.

²⁵ Aunque la cooperativa adquirió un peso relevante, está lejos de tener el monopolio del estibaje en Puerto Madryn. De hecho, Enrique señaló que: “ALUAR literalmente a nosotros en 30 años nunca le dio trabajo a esta institución, es más si nos descuidábamos nos sacaba el trabajo”. Es un dato importante, ya que se trata de la empresa más grande que opera de modo permanente en este puerto.

²⁶ Vinculados especialmente al contrabando de drogas hacia Europa. Se realizaron varios decomisos significativos en envíos de langostinos y otros productos sin que nunca hubieran condenas contra el empresariado sospechado de ser partícipe de esas dinámicas.

²⁷ La empresa pesquera con mayor cantidad de personal en Patagonia durante los años ’90. Su funcionamiento parecía ser excelente, sin embargo, y después de algunos operativos antidroga en la región, llamativamente entró en crisis y luego cerró sus puertas.

sumar gente a la cooperativa, algo que los integrantes de la institución buscan regular incorporando a los varones de sus respectivos grupos familiares.

Por último, una referencia a la insalubridad laboral, en especial los daños provocados por la estiba de la brea utilizada por ALUAR. Enrique señala que “la brea siempre fue un tema complicado para nosotros”, y que “la mayoría de los maquinistas murieron de cáncer”. Benito rememora que

el primer embarque de brea que vino se hizo de día porque no se sabía, no sabes cómo le pelaba la piel a la gente, al otro día se le salía a pedazos. Los viejos, que hoy ya no están, se les salía la piel. Era una porquería eso y nosotros lo llevábamos a la casa en nuestra ropa.

De 1983 a 1992: un relevamiento de conflictos en el puerto de Madryn

Si bien las entrevistas se centran en dos fracciones del colectivo laboral (como expliqué, aquellas que hasta el momento logré entrevistar), en estos apartados analizo la dinámica completa de los trabajadores portuarios durante el período abordado. El material clave para construir la narrativa fue el relevamiento sistemático de la prensa regional, aunque también se integraron otras fuentes (documentos sindicales, entrevistas radiales, registros de la Subsecretaría de Trabajo de Chubut, etc.).

Al iniciarse 1983, todavía durante la dictadura que finalizó en diciembre de ese año, el SUPAP (Sindicato Unidos Portuarios Argentinos de la Patagonia) se encontraba realizando una huelga por diversos reclamos laborales. Se destaca una diferencia en el nombre del sindicato regional con respecto al SUPA nacional: la clave patagónica se explicitaba, planteándose como una estructura regional con identidad propia. Como lo he analizado en otros trabajos (Pérez Álvarez, 2020; 2021) la intención de formar sindicatos que expresen una defensa regionalista ha sido una tendencia permanente de los colectivos laborales en Patagonia, y también fue constante el enfrentamiento de la CGT nacional y las estructuras gremiales centralizadas contra esa perspectiva.

En el SUPAP se destacaba la figura del dirigente Luis Vidal, quien se proyectaba por encima de lo sindical, posicionándose también en lo político. En sus declaraciones expresaba críticas al gobierno nacional, especialmente en lo que hacía a sus promesas de desarrollo para Patagonia, englobando desde el rol de la Universidad hasta la situación del parque industrial de la región. El 2 de febrero los portuarios de Madryn levantaron la medida de fuerza. El SUPAP difundió un comunicado donde manifestaba que había decidido suspender la huelga. El escrito fue firmado por Luis Vidal; allí también informaba que se realizaron las elecciones en el SUPA nacional, donde fue electo Cesar Loza. Vidal destacó la elección de Loza, al tiempo que reclamaba la libertad de Cabrera, un portuario detenido por “excederse” en su “justo reclamo” contra la empresa Interplaya, en el marco del conflicto que se había solucionado al iniciarse el año.²⁸

El 25 de marzo Loza visitó la zona, destacando que las demandas laborales debían ser escuchadas de inmediato y no esperar hasta el retorno del gobierno democrático. A fin de ese mes se realizó una nueva huelga general de la CGT, que tuvo alto acatamiento en toda la región: el SUPAP denunció intimidaciones por parte de la Capitanía de Puertos. En abril Luis Vidal repudió la presencia de buques factoría polacos, generando “un duro atropello a nuestros derechos de habitantes, trabajadores de la Patagonia quienes a diario forjamos con el esfuerzo el sostenimiento de la actividad portuaria y nos sentimos indisolublemente ligados a la defensa de nuestra soberanía”.²⁹ Sostenía que las tareas de trasbordo se realizaban en Bahía Craquer, una playa cercana a Madryn donde se habían instalado algunas de las primeras empresas pesqueras regionales a inicios del siglo XX (Foretich, 2018).

El 20 de mayo se expresó una “enérgica defensa de los intereses de Puerto Madryn”,³⁰ contra los intentos de beneficiar al puerto de Bahía Blanca. Firmaron, junto a los partidos tradicionales y las corporaciones empresarias, los sindicatos portuarios y marítimos de la región. Vidal, días

²⁸ *Jornada*, Puerto Madryn, 3/2/1983, p. 5.

²⁹ *Jornada*, Puerto Madryn, 14/4/1983, p. 2.

³⁰ *Jornada*, Puerto Madryn, 20/5/1983, p.1-2.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

después, sostuvo que “Nadie podrá detener el movimiento portuario de la Patagonia”, ratificando su postura regionalista.³¹ Desde las 16 horas del 6 de junio se inició una huelga total en el muelle Storni por parte de afiliados al SUPAP, debido a la falta de soluciones a los reclamos contra la Capitanía de Puertos y las empresas de estibaje. Demandaban una ambulancia, ropa acorde a la época invernal, calzado de seguridad, la implementación de una lista rotativa de trabajo y la instalación de un lugar físico de contratación para resguardarse, especialmente durante el invierno. Se plantea como una medida por tiempo indeterminado.

El 8 seguía el paro portuario, afectando a tres mercantes griegos que trasladaban productos para ALUAR. La medida se levantó durante unas horas por dictarse una audiencia de conciliación, pero los empresarios faltaron y la huelga se retomó. Las empresas (Murchison, Román Estibajes, El Sol Estibajes, Capitán Cortez, San Blas, Garagarza Estibajes, Carlos Meani Estibajes y Gómez Coll) se reunieron en la sede de la Cámara de Industria y Comercio de Madryn. Para el 10 parecía solucionarse el conflicto, tras la mediación de la Cámara de Comercio entre el SUPAP y las compañías de estiba. Llamativamente, y a los dos días de esta reunión, presentó su renuncia el dirigente del SUPAP Luis Vidal.

Julio comenzó con la noticia de que Vidal estaba acusado por estafa. La denuncia fue impulsada por el SUPA a nivel nacional, afirmando que había dejado un gran déficit e imponiendo una intervención sindical de facto. Así se empezaba a eliminar la intención de cierto nivel de independencia regional, demanda propia de la actividad política y sindical de Patagonia hasta entrados los ‘80. A fines de octubre el SUPAP expresó el malestar de los trabajadores por la falta de pago en Patagonia de un adicional acordado a nivel nacional (situación que, como ya se hizo observable, era tradicional en la región).

Durante enero de 1984 la Confederación Empresaria Patagónica, en el marco de la visita a Chubut de Eduardo Poliche, Secretario de Desarrollo Regional, reclamó “una clara decisión política a favor del desarrollo patagónico”. Lo reseño porque evidencia que los posicionamientos regionalistas no eran privativos de los trabajadores, sino que se extendían a ámbitos empresariales que reclamaban políticas específicas para la Patagonia.³² El 29 de febrero se inició una huelga de estibadores en el muelle Storni, ante la intención de la Capitanía de Puertos de eliminar la lista rotativa de contratación. El gobierno intentó mediar, pero el Sindicato de Apuntadores Marítimos y el de Estiba (ahora ya nuevamente autodenominado SUPA) decidieron la medida de fuerza en una concurrencia asamblea. Los trabajadores exigían mantener la lista y despedir al delegado de la Capitanía de Puertos en Madryn, Rodríguez Varela. La huelga se sostuvo durante el siguiente día, con el agravante de que llegaron varios camiones con pescado congelado que no pudo ser trasladado a los barcos.

El paro portuario se levantó el 2 de marzo con una victoria obrera, conquistando la remoción de Rodríguez Varela y la conformación de una comisión para discutir la continuidad del formato de trabajo. Fue uno de los momentos clave en los que se puso en cuestión la pregunta de Budrovich-Saéz (2020), sobre “¿Quién pone los límites en el mundo logístico portuario?”. La disputa en torno a esos límites, en constante tensión, atravesará las décadas del ‘80 y ‘90. Fue también donde nuestra indagación ubica la formación de la primera cooperativa de estibaje, relacionada con quienes dirigían regionalmente el SUPA.

En junio los estibadores de Madryn se declararon en huelga contra los malos tratos de un capataz de la empresa Murchison, exigiendo su despido o traslado: la actividad se paralizó, obteniendo su reclamo y evidenciando su fuerza obrera, proveniente en gran parte de su posición estratégica (Womack, 2007). Al siguiente mes se realizó otra huelga en el muelle Storni, durante el primer día de la medida convocada por la Federación de Estibadores Portuarios (FEPA) a nivel nacional.

Por entonces reapareció públicamente Luis Vidal, presentándose como dirigente del SUPAP y denunciando que existían trabas para obtener la personería de ese sindicato. Especialmente marcaba la injerencia del SUPA, acusando a Loza de influir “en las cuestiones internas del gremio patagónico”.³³ Se expresaba directamente la intención de conformar un sindicato de la estiba para los puertos de Patagonia. Mientras tanto el SUPA nacional convocó a elecciones

³¹ *Jornada*, Puerto Madryn, 24/5/1983, p. 3.

³² *Jornada*, Puerto Madryn, 12/1/1984, p. 4.

³³ *Jornada*, Puerto Madryn, 24/7/1984, p. 4.

para “normalizar” la seccional Madryn. El 3 de noviembre se presentó la lista Celeste y Blanca en el SUPA para la votación del 11 de diciembre, llevando a Remigio Brizuela como candidato a secretario general y recibiendo el apoyo de la conducción de Loza. Ganaron las elecciones sobre la lista amarilla (encabezada por Osvaldo Benítez), por un ajustado 108 a 93: la conducción quedó a cargo de Brizuela, Mondragón, Héctor Cuello y Antonio Noce.

Durante 1985 sólo se relevó una huelga portuaria hacia finales de marzo. En los medios de prensa únicamente se publicó el reclamo del empresariado de Madryn, sosteniendo que las medidas de fuerza de los obreros afectaban las exportaciones y generaban ‘inseguridad’ económica. En 1986 se produjo otra huelga durante enero, que fue declarada ilegal por el delegado del Ministerio de Trabajo: se intimó al SUPA que cumpliera los servicios mínimos estipulados por acuerdos previos. El sindicato ratificó la medida contra el atraso en los pagos, condiciones sanitarias deficientes, falta de estabilidad laboral y el no cobro de la zona desfavorable. A los pocos días se llegó a un acuerdo, con algunos puntos logrados por los trabajadores.

En septiembre de 1987 el SUPA anunció medidas de fuerza, paralizando la descarga de los buques que traían la materia prima para ALUAR. Denunciaron la contratación de personal no habilitado y la introducción de nueva maquinaria por parte de esa empresa. A los cuatro días, y tras una gran presión mediática, suspendieron la medida y se abrió una instancia de negociación. A fin de mes se reinició el conflicto, con el llamado a una Jornada de Protesta de todos los gremios del sector (guincheros, maquinistas, capataces y apuntadores), menos el SUPA, y la convocatoria de una huelga para el 2 de octubre. Por su parte el SUPA decidió un quite de colaboración por tiempo indeterminado, hasta que el resto de los gremios levantase la medida o llegasen a un acuerdo. El panorama era confuso, con diversos enfrentamientos entre trabajadores y sindicatos.

La jornada de protesta se transformó en una huelga de hecho, al impedirse toda la operatoria del puerto. La medida, realizada por guincheros, apuntadores marítimos, capataces y transportistas, fue criticada por las autoridades y empresarios, quienes afirmaban que se estaba vaciando el puerto de la ciudad y que muchos barcos comenzaban a operar en San Antonio (300 kilómetros al norte) y Comodoro Rivadavia (400 kilómetros al sur) ante los constantes conflictos en Madryn. El 4 se acordó una tregua por diez días, incluyendo en la negociación a los gremios (entre ellos el SUPA, que estaba enfrentado con el de apuntadores), funcionarios y empresarios. El conflicto por el control sobre el proceso de trabajo en el puerto no lograba resolverse, y la situación de tensión se mantenía. Constantemente las patronales buscaban avanzar sobre las posiciones estratégicas de los trabajadores, y estos enfrentaban dichos proyectos (en algunos casos uniendo las fracciones obreras y en otros con rupturas internas), generándose luego impasses con negociaciones cuyos puntos aún necesitan ser explorados en mayor profundidad.

Durante octubre de 1988 se produjo un duro enfrentamiento en el muelle Storni. Allí integrantes del SUPA (ya organizados en la cooperativa previa a la que hoy existe, dirigida entonces por Néstor “Bocha” Cardoso) se enfrentaron con el personal de una empresa, Vallejos, que pretendía realizar tareas portuarias con otros trabajadores: era el inicio de un largo combate por el control del puerto. En ese primer choque público (según rumores, registrados por el diario *Jornada*, se habían producido enfrentamientos previos en barriadas populares) un obrero de Vallejos y dos integrantes de la prefectura resultaron heridos. Los trabajadores de la empresa denunciaron que fueron recibidos con balazos de armas de fuego por parte del SUPA, mientras el sindicato denunció una “feroz represión” de la prefectura.³⁴

Se desarrolló una huelga general de todos los portuarios, y un corte de la vía que conecta el puerto con la ruta nacional 3. Carlos Rodríguez, dirigente de la UOM,³⁵ expresó que la mesa gremial de Madryn apoyaba al SUPA. Al tercer día de conflicto el puerto seguía paralizado, ahora por lo que el dirigente del SUPA, Jorge Méndez, denunció como un lock-out patronal.³⁶ En la audiencia de conciliación no se presentó la empresa Vallejos, y otras patronales (entre ellas la cámara pesquera) denunciaron hechos delictivos y amenazas del sindicato. El conflicto seguía sin resolución y para el 3 de noviembre continuaban las negociaciones: en esa reunión se

³⁴ *Jornada*, Puerto Madryn, 27/10/1988, p. 6-7.

³⁵ Unión Obrera Metalúrgica, sindicato que agrupa el personal de ALUAR; ver Pérez Álvarez, 2019.

³⁶ *Jornada*, Puerto Madryn, 28/10/1988, p. 6.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

hicieron presentes todos los sectores, menos Vallejos. El 11 se inauguraron refacciones en el muelle Piedrabuena, y el SUPA se movilizó ante el acto oficial: allí finalmente lograron torcer el brazo de Vallejos, aunque parecen haber negociado algunas prerrogativas con otras empresas. En el final de la década del ‘80 se ubicó una bisagra histórica; en especial el año 1989 apareció como un punto de quiebre a nivel nacional. La hiperinflación, la revuelta y los saqueos (Iñigo Carrera y otros, 1995), la caída del gobierno de Alfonsín (Pucciarelli, 2006) y la asunción de Menem, generaron las condiciones de realización hegemónica del neoliberalismo (Bonnet, 2008).

Desde 1989 se evidenció un momento de derrota para el conjunto del movimiento obrero en Argentina, en un proceso que también se expresó a nivel mundial. Esto se manifestó en el avance de las patronales, buscando flexibilizar las relaciones laborales en el puerto, y en la falta de acciones, al menos visibles, de los trabajadores. Se realizó una conferencia de prensa del SUPA el 24 de marzo, en la cual se “advertía” sobre posibles incidentes en el muelle Piedrabuena, rechazando la inclusión de trabajadores por fuera del convenio en el marco de la “desregulación” del sector. Planteaban que, de incorporar trabajadores que no fueran del gremio, “es posible” que se repitiesen hechos como los del 26 de octubre de 1988, cuando hubo enfrentamientos con armas.³⁷ Además se produjeron nuevas elecciones regionales del SUPA, en las cuales fue reelecto Juan Carlos León (de la lista “21 de diciembre”), contra el “Frente de Trabajadores Portuarios”, dirigido por Héctor Cuello, que había sido parte de la anterior conducción.

No hubo hechos ni acciones públicas en el puerto de Madryn durante 1990 y 1991, una expresión evidente del cambio en las relaciones de fuerzas sociales de la etapa: los obreros casi no efectuaban reclamos, especialmente aquellos que sostenían sus puestos laborales en un contexto caracterizado por el avance de las privatizaciones y los despidos. El aumento del desempleo, en todo el país (Podestá, 1999) y la región (Pérez Álvarez, 2018), desalentaba los reclamos laborales. Sí se reactualizó el enfrentamiento portuario durante 1992, en el marco de la “desregulación” del trabajo en los puertos que se impulsaba desde el gobierno nacional.³⁸ En febrero el SUPA protestó contra el transbordo entre barcos que se realizaba con personal extranjero, violando su convenio laboral. Y el 8 de julio se comenzó a expresar un duro conflicto, que dividía a los obreros de la estiba.³⁹ Un grupo de estibadores había decidido conformar una nueva cooperativa (llamada entonces CopSur), dirigida por Benito Hernández, que se enfrentaría a la comandada por Cardoso (Solidaridad), quien además era dirigente del SUPA.⁴⁰ El nuevo grupo negoció con la pesquera Harengus la carga y descarga de sus buques, ante lo cual el SUPA les impidió acceder al puerto. El enfrentamiento terminó con golpes y exhibición de armas de fuego por parte del SUPA, quienes persiguieron y tirotearon a uno de los dirigentes de la naciente cooperativa.

Días después un grupo de trabajadores portuarios, del sector de Cardoso, se movilizaron al municipio y el Concejo Deliberante de Madryn, para protestar contra lo que denunciaban como una desregulación de su actividad, reclamando que se respetase el padrón laboral y la jornada de 6 horas. Mientras tanto en el puerto se mantenía el clima de tensión y los enfrentamientos casi cotidianos. El 17 de julio se produjeron algunos choques con la policía y prefectura, cuando el SUPA impidió la descarga de los barcos de Harengus. Hubo balazos de goma, gases lacrimógenos y hasta balas de plomo, sin denunciarse heridos de gravedad. Al octavo día de ‘vigilia’ del SUPA (en los hechos era una ocupación y defensa del puerto como territorio propio), se llegó a un acuerdo de 60 días de tregua, durante los cuales se frenarían los cambios a la antigua situación del sector, aunque el SUPA habría aceptado algunas modificaciones parciales.

Más allá de esos acuerdos los enfrentamientos entre trabajadores se mantuvieron, tanto al interior del SUPA como entre las cooperativas de estiba, con utilización permanente de armas

³⁷ *Jornada*, Puerto Madryn, 25/3/1989, p. 2.

³⁸ La pretendida “desregulación” de la economía y de los convenios laborales era el nombre utilizado para promover una nueva regulación de la sociedad en función de los intereses del grupo más concentrado de la economía y en contra de los trabajadores (Basualdo y Morales, 2014, entre otros).

³⁹ Sobre las históricas líneas de enfrentamiento al interior de los colectivos laborales portuarios, ver Nieto, 2020.

⁴⁰ Cardoso era el secretario general del SUPA regional, aunque en ocasiones los medios señalan a Jorge Méndez como referencia sindical. La cooperativa Solidaridad era mencionada como “la cooperativa del SUPA” (*Jornada*, Puerto Madryn, 10/7/1992, p. 1).

blancas y de fuego. Una camioneta de Harengus⁴¹ atropelló a trabajadores del SUPA, intentando quebrar el piquete obrero. El enfrentamiento culminó, al menos en sus expresiones públicas, cuando a los diez días de “tregua” (formal) Cardoso fue asesinado por Hernández, con dos balazos.⁴² El gobierno, que apoyaba la desregulación enfrentada por Cardoso, afirmó que el motivo fue una pelea previa al conflicto portuario, pero en las entrevistas se destaca que esto no fue así: Benito hoy sigue trabajando en la estiba como dirigente del grupo obrero victorioso en ese combate.

De 1993 a 2017: ¿paisaje después de una derrota?

No hubo hechos de lucha en el puerto durante 1993 y 1994. Son años en los cuáles el resultado de la confrontación de 1992 parece expresarse como de calma. La pregunta que queda planteada es si esa ‘paz social’ era consecuencia de una victoria obrera (o, más bien, de una fracción obrera) o si expresaba el contexto de derrota que sufrían los trabajadores en el resto del país (Pozzi y Schneider, 1994).

Ese marco general de retroceso obrero se hacía evidente en distintas regiones y colectivos laborales (Ghigliani, 2008), al tiempo que se expresaba uno de sus efectos en el exponencial aumento de la desocupación. A la vez comenzaban a expresarse formas de rebelión (Cotarelo, 1999; Veksler, 2000), aún desde la desigual correlación de fuerzas que la victoria neoliberal había impuesto. Así lo mostraba, por ejemplo, que en febrero de 1994 se presentó la primera agrupación de desocupados de Madryn, denominada Movimiento de Trabajadores Desocupados. Convocaron a los desocupados a movilizarse para reclamar soluciones a sus problemas, con una asamblea en el local del SUPA.

Tampoco registré hechos durante 1995. Para 1996 el SUPA participó de las importantes huelgas nacionales (Iñigo Carrera, 1999), integrando la Coordinadora de Gremios Marítimos de Madryn. Durante 1997 y 1998 sólo hubo expresiones públicas de los obreros del puerto en torno a los paros generales.⁴³ En 1999 volvían a evidenciarse líneas de enfrentamiento entre fracciones obreras, al compás de la avanzada patronal contra sus derechos laborales. Dos estibadores expusieron estas situaciones, acusando a empresarios que actuaban bajo lo que denominaban “cooperativas truchas”,⁴⁴ cambiando la razón social cada pocos años para evitar juicios y evadir impuestos.⁴⁵ Colocaron carteles y acamparon frente al municipio de Madryn, denunciando la complicidad de la Subsecretaría de Trabajo y del SUPA.

En el año 2000, y en el marco de las medidas de restricción a la pesca por la escasez de merluza (Colombo, 2014), los problemas por la falta de trabajo se profundizaron. El 30 de mayo se produjo la marcha nacional pesquera, con miles movilizadas desde Patagonia a Buenos Aires. En la medida participó el SUPA, junto al resto de los gremios vinculados a la actividad pesquera. En junio el SOMU⁴⁶ cumplió más de una semana de permanencia en el muelle de Madryn, paralizado por la falta de actividad pesquera. Allí prendieron cubiertas en señal de protesta y plantearon la necesidad de articular un plan de lucha con otros gremios afectados, pero no hubo manifestaciones de apoyo por parte de la estiba; estos últimos, si bien habían mermado su actividad, seguían desarrollando su labor en buques de otras ramas de la economía regional.

En mayo de 2001 un grupo de estibadores de Madryn ocuparon el Concejo Deliberante para reclamar por la falta de empleo, solicitando asistencia estatal. No hubo expresiones del SUPA; tampoco registré acciones durante los meses de gran movilización popular hacia fines del 2001 y durante todo el 2002, 2003 y 2004. Son años de reactivación económica tras la debacle de los

⁴¹ Según otras versiones eran integrantes de otra cooperativa (COMARCO), y la camioneta estaba manejada por León Ponce (*Jornada*, Puerto Madryn, 18/7/1992, p. 17).

⁴² *Jornada*, Puerto Madryn, 1/8/1992, p. 16.

⁴³ Aunque Benito, en la entrevista, referencia a enfrentamientos protagonizados por ellos durante ese año. En futuros avances intentaré comprobar si hay un faltante de registro en las publicaciones periodísticas o, quizás, una yuxtaposición o condensación de tiempos en la memoria de Benito (ver, sobre esas ‘trampas’ de la memoria, Portelli, 2016).

⁴⁴ Denunciaban a la cooperativa Puerto 2000 (la antigua ‘Solidaridad’, muy debilitada desde la derrota de 1992) y a Meibar S.A.

⁴⁵ *Jornada*, Puerto Madryn, 29/5/1999, p. 3.

⁴⁶ Sindicato de Obreros Marítimos Unidos, ver Yurkievich y Nieto, 2014.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

‘90 y la crisis del 2001, donde los trabajadores de la estiba lograron mejorar sus condiciones de vida.

En 2003 fue asesinado, en una ejecución de tintes mafiosos, el empresario pesquero Raúl ‘Cacho’ Espinosa, propietario de la empresa San Isidro (cercana al muelle Storni). Espinosa había estado vinculado a la pesquera de capital español Conarpesa; sus dueños, Juan Álvarez Cornejo y Fernando Álvarez Castellanos, fueron sindicados como posibles autores intelectuales, pero nunca hubo condenas por el caso. También fueron sobreseídos los acusados de ser autores materiales.

Durante 2005 se produjo una gran huelga pesquera en Madryn, que afectó la actividad portuaria durante más de 40 días. Las acciones centrales fueron desarrolladas por el STIA;⁴⁷ el SUPA, al cumplirse dos semanas de huelga y piquetes, se sumó con bloqueos a la ruta de acceso norte a Madryn. La dirigencia del SUPA planteó su solidaridad con el reclamo, denunciando que el derecho a trabajar lo afectaba la cámara empresaria por su negativa a compartir las ganancias. También participó de una huelga general regional en apoyo al STIA.

Al cumplirse un mes de paralización en la actividad pesquera el SUPA cortó el acceso a ambos muelles, impidiendo toda operatoria portuaria. El intendente se dirigió a dialogar con el piquete del SUPA, y la dirigencia decidió levantar la medida a cambio de una ayuda económica para sus afiliados. La huelga del STIA iba quedando aislada, hasta que finalizó negociando aumentos relevantes, pero por debajo de las exigencias obreras (Pérez Álvarez, 2009).

En 2006 no hubo medidas y durante julio de 2007 los portuarios iniciaron una retención de servicios ante la falta de respuesta a su reclamo de mejoría económica y condiciones laborales. Tras una semana de acciones se consiguió un acuerdo en torno al 16,5% de incremento salarial. Durante septiembre de 2008 se produjo lo que se describió como “una lluvia de alúmina”⁴⁸ sobre el muelle Storni. Como distintos trabajadores venían denunciando, ALUAR no cumplimentaba las pautas de seguridad en el transporte de sus productos, y en esta ocasión al desembarcar la alúmina se había desprendido una tapa inundando todo el predio. Los empleados igual debieron asistir a trabajar, pese a sus protestas.

El 29 de octubre los trabajadores de la administración portuaria iniciaron una huelga de cuatro horas por turno, por el incumplimiento de los acuerdos salariales con el Consejo de Administración Portuaria. A mediados de noviembre denunciaron “una grave crisis operativa en el muelle Storni”,⁴⁹ sosteniendo que el puerto estaba virtualmente quebrado y al borde de su operatividad por la falta de inversiones. Esto sería culpa del Consejo de Administración, que no había actualizado el cuadro tarifario para los buques, beneficiando a las grandes operadoras, especialmente a ALUAR (parte de dicho Consejo). Es una postura interesante del gremio,⁵⁰ enfrentando los intereses de ALUAR y sumando a ello las denuncias por contaminación. El 26 de noviembre se llegó al acuerdo salarial, en base a un 18% de aumento.

Durante marzo de 2009 volvieron a plantearse reclamos de los administrativos portuarios, quienes tenían un acuerdo salarial incumplido por el Consejo de Administración. Para enero del 2010 el SUPA inició un plan de lucha por la inactividad de su personal debido a la parada biológica de la pesca y diversos conflictos con marineros, capitanes y personal en tierra de esa actividad. Ocupando los muelles y con cortes en las rutas de ingreso, exigieron constituir un fondo anti cíclico que garantizase un salario permanente a los jornalizados ante una situación como la que estaban atravesando; las autoridades se comprometieron a analizar el reclamo, pero una vez levantada la acción gremial no hubo soluciones. Por eso a finales de marzo se reiniciaron las medidas, con huelgas y piquetes del SUPA y los administrativos portuarios. De inmediato se dictó la conciliación obligatoria y hacia el 10 de abril se llegó a un acuerdo. Tras ese mes la situación pesquera se estabilizó y tampoco surgieron nuevos conflictos en el puerto. Recién en diciembre el puerto volvió a ser noticia, por un acuerdo de ampliación y refacción del muelle Storni, a partir de la negociación entre ALUAR, la provincia y el Consejo de

⁴⁷ Sindicato de Trabajadores de Industrias de la Alimentación, gremio que agrupa a los trabajadores del procesamiento de la pesca en tierra en la región patagónica (Pérez Álvarez y Schulze, 2020).

⁴⁸ *Jornada*, Puerto Madryn, 21/9/2008, p. 5.

⁴⁹ *Jornada*, Puerto Madryn, 19/11/2008, p. 14.

⁵⁰ Se trata del colectivo obrero que luego formó el SAOP (sindicato regional), y que por entonces estaban agrupados en el sindicato nacional APDFA (Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos, Administración General de Puertos).

Administración Portuaria. Hacia fines de abril de 2011 personal portuario afiliado a la Unión Ferroviaria denunció por persecución sindical a las autoridades del Consejo de Administración Portuario. Su enfrentamiento era con los militantes de APDFA, quienes rechazaron la acusación. El dirigente de la Unión Ferroviaria, recién creada en Madryn, era Gustavo Ríos, antes parte de la conducción de APDFA (comandada por Sebastián Enrique, quien ahora es dirigente del SAOP). En julio se produjeron conflictos internos en el SUPA de Madryn. Un grupo de estibadores irrumpió en la sede gremial denunciando el faltante de una suma de dinero, parte del fondo destinado a una reserva para los conflictos sindicales. El dirigente, Benigno Arrighi, reintegró el dinero con argumentos poco claros sobre por qué el mismo no estaba depositado en el banco.

He realizado el relevamiento sistemático de conflictos entre 1983 y 2011. Para los años posteriores recupero el trabajo de Pereyra (2019) que, desde una impronta de los estudios de relaciones de trabajo, con interés en analizar los costes económicos de los conflictos sindicales, investigó el período 2012-2017. Destaca que durante esa etapa “se vivieron momentos de alta conflictividad social debido al problema socio-económico que presentó en ese momento la actividad pesquera” (Pereyra, 2019: 12). En 2012 se profundizó la crisis de la principal empresa pesquera instalada en Madryn, Alpesca S.A., que culminó con su quiebra y el despido de al menos 1300 empleados directos (Pereyra, 2019: 13).

Pereyra analiza el impacto de la conflictividad sindical en la operatoria del puerto, enfocando en los principales sindicatos que inciden en la actividad: SOMU, SUPA, STIA, SAOP.⁵¹ Si bien la mayoría de los hechos los generan asalariados de la pesca (especialmente los agrupados en el STIA), en ocasiones decidieron afectar la operatoria portuaria con el objetivo de provocar un mayor impacto de sus reclamos. Esto implicaba perturbar la actividad de la principal industria de Patagonia, ALUAR, y otras actividades regionales (pórfidos, turismo, etc.). La autora registró 21 hechos de protesta, entre ellos diversos bloqueos de la operatividad del puerto por parte del STIA y el SOMU en el 2012 y 2013, en su mayoría vinculados a la crisis provocada por la caída de Alpesca. Durante 2014 los estibadores de la empresa Socia bloquearon el ingreso a ALUAR, por un conflicto con esa compañía. Además, dos cruceros no atracaron en Madryn por los piquetes pesqueros cercanos al muelle.

En 2015 trabajadores pesqueros despedidos impidieron el desembarco de un crucero, como forma específica de protesta. Durante 2016 el SUPA paralizó el puerto de Rawson y bloqueó los accesos a la ciudad capital, pero sin extender las medidas a Madryn. Y para 2017 nuevamente el STIA impidió la salida de contenedores del muelle Storni, situación que para Pereyra (2019) “pone de manifiesto que el impacto sobre la actividad portuaria debido a conflictos laborales es muy significativo en la ciudad” (p. 16). La afectación de la actividad portuaria operó a favor de los colectivos obreros en sus procesos de lucha: “La experiencia de los últimos años demuestra que, ante un conflicto trabado, los gremios optan por afectar la actividad portuaria en forma directa e indirecta, y a partir de ese evento se acelera la búsqueda de una salida” (p. 21). Se trata de una innovación en los repertorios de lucha de los colectivos obreros de Madryn, todavía solo ejecutado por las fracciones vinculadas a las actividades marítimas en sentido amplio. Es, a la vez, un dato que señala la centralidad que tiene la actividad portuaria en toda la economía regional.

Algunos resultados y una agenda hacia el futuro

Distintos elementos fueron sistematizados durante el recorrido de este artículo. Sintetizo aquí algunos registros que considero especialmente significativos, tanto como conclusiones (aunque más no sean de carácter parcial y/o provisional), como en clave de agenda de estudios para continuar profundizando el conocimiento sobre la historia de los trabajadores portuarios en la Patagonia.

⁵¹ Para la autora el SUPA tiene 500 afiliados y desarrolló 3 conflictos, el STIA dos mil y formuló 14 reclamos, el SOMU 600 con 5 hechos y el SAOP sólo 50 afiliados, sin hechos relevados (p. 27). Según la entrevista con el secretario general del SAOP, a esa enumeración le faltan: amarradores, serenos de buques, apuntadores y capataces. Junto al SUPA y el SAOP integran una mesa sindical del ámbito portuario de Madryn: “El SUPA tiene entre 700 y 800 afiliados, el SAOP 60 a 70, apuntadores 8 a 10, serenos 5 o 6, amarradores 12, capataces unos 20, somos todos pequeños, pero especializados, y eso nos da fuerza”.

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

El primer rasgo destacable es la intención de darle un sesgo claramente regionalista a las construcciones colectivas de los obreros del puerto madryense. Esto se hace observable en el intento (derrotado) de construir un sindicato patagónico de la estiba, y en la conformación del SAOP como herramienta gremial específica de los administrativos del puerto de Madryn. En esa misma clave también puede entenderse el armado de las cooperativas obreras de estibaje, que buscan controlar el mercado de trabajo de ese sector enfrentando decididamente a los trabajadores de otros orígenes que pretenden acceder al mismo.

Otro dato evidente es el carácter violento de la confrontación sindical. Esto se naturaliza y se asume como parte del “funcionamiento del puerto”, según las palabras de Sebastián. No hay una carga moralizante ni condenatoria hacia quienes ejercieron prácticas de confrontación física, ni siquiera contra aquellos que recurrieron a la eliminación directa del contrincante. Podría decirse que aquí, parafraseando la famosa definición de von Clausewitz sobre la guerra, los sujetos proletarios del puerto asumen que la confrontación violenta es “una extensión de la actividad política, una perpetuación de la misma por otros medios” (Clausewitz, 2004, p. 31). En este caso el enfrentamiento corporal, y mediado en muchos episodios por la utilización de armas de distinto tipo (incluidas las de carácter letal; Marín, 1984), son parte de la disputa sindical.

La sinonimia con la guerra no parece exagerada. En las entrevistas fue recurrente la referencia a términos propios de la beligerancia, como sangre, armas, tiros, ejército, combate, batalla, etc. Al consultarles por qué estaban dispuestos a jugarse la vida por un trabajo, su respuesta fue que lo que estaba en disputa “era nuestra familia, más allá de nuestra vida. De acá hemos vivido siempre” (Benito). El puerto se plantea así como un territorio familiar, un ámbito que es mucho más que solamente un trabajo. Se trata de su propia territorialidad, y en tanto tal no es únicamente parte de su vida, sino de su entero recorrido vital, no solo como individuo sino también en tanto colectivo familiar y laboral (Marín, 1995). El combate, así, se vivencia como una pelea a todo o nada por el territorio que los constituye y del que son parte (Marín, 1981).

Allí aparece uno de los elementos que se vislumbran como parte de la agenda a futuro: profundizar la exploración, y vincularla a las referencias teóricas explicitadas en estas conclusiones y con otras que puedan trabajarse, sobre la noción de violencia, de guerra y sus relaciones con el concepto de territorio y de defensa y ataque. Considero que son aspectos claves para comprender las dinámicas de lucha y organización de este y otros colectivos laborales.

El puerto aparece como un territorio en constante enfrentamiento, pero también cual un territorio familiar (en especial para quienes trabajan en él desde hace años y/o generaciones, brindándoles esto una relevante fuerza moral cuando confrontan por su dominio sobre el mismo) y un territorio estratégico, tanto para el capital como para los diferentes colectivos laborales. Esto queda más de manifiesto durante los últimos años, cuando otros grupos obreros buscaron acercarse a una ‘posición estratégica’ (de la que quizás carecían en sus ámbitos laborales particulares), afectando la operatoria del puerto en el marco de su lucha por reivindicaciones sectoriales.

Se hace necesario conocer en mayor profundidad la genealogía de estos portuarios y sus trayectorias familiares. La familia de Enrique, por ejemplo, va por la cuarta generación de obreros del puerto de Madryn (integrando a su hijo, que ya es miembro de la cooperativa). Rasgos semejantes se registran en otras historias de vida. ¿Existe una ‘familia portuaria’? ¿Cómo se conforma? ¿Cómo se vivencian y procesan los combates al interior de esa ‘familia’? ¿Qué pasa en esa ‘familia’ ante el asesinato de uno de sus integrantes por parte de otro miembro? ¿Cómo se transforma el colectivo laboral, y sus diversos vínculos, a lo largo de los años y según van modificándose los procesos de trabajo?

La confrontación de 1992 se procesa como un parteaguas histórico, un hito para las luchas y las memorias de este colectivo laboral portuario. Lo que no parece claro, es cuál fue su carácter para el conjunto de este grupo obrero. Se trata de una fase histórica caracterizada, en sus rasgos generales, por un retroceso de los derechos laborales y las condiciones de vida de la mayoría de la población trabajadora, lo que varios autores han caracterizado como una ‘derrota’ de la clase. Esto también parece expresarse en la mayoría de los puertos del país, atravesados ese mismo año por la ‘desregulación’ impuesta desde el gobierno nacional.

Sin embargo, regionalmente hay sectores que registran el combate del '92 como un hecho que tuvo como resultante una mejoría para el colectivo laboral portuario. Esto puede parecer obvio para la fracción obrera que resultó victoriosa en la confrontación (aquella que a partir de allí conformó la nueva cooperativa de estibaje, transformada hoy en la que controla la mayoría de la labor portuaria), pero también se observa un balance similar entre los administrativos. La idea de que allí se marcó un quiebre entre un puerto 'conflictivo', cuyos efectos llegaron hasta el inicio del nuevo siglo, pero siendo cada vez menos significativos, y que luego se construyó una actividad productiva que les permitió mejorar sus salarios, estar 'estabilizados' y poder 'proyectar', parece ser una evaluación compartida por muchos trabajadores que hoy recorren el puerto de Madryn.

Como investigador he registrado la evidente caída en la cantidad de protestas que protagonizaron los obreros portuarios entre los dos ciclos delimitados dentro del período en el que realice foco, y ello se hace observable en la presentación de los dos apartados previos a estas conclusiones. Sin embargo, esa realidad, que en una primera lectura la analizaba como expresión de un disciplinamiento de los cuerpos obreros y de la derrota de parte de sus reivindicaciones, es evaluada en una clave bien distinta por parte de los trabajadores que día a día desarrollan su labor en ese territorio. Este análisis será un aspecto central a seguir investigando en futuras pesquisas.

Bibliografía

- Albaini, H. (2005). *Puerto Madryn: vuelo hacia el recuerdo*. Puerto Madryn: Impresora Golfo Nuevo.
- Andújar, A. (2016). La lucha por lo justo: un estudio sobre las huelgas petroleras de 1932 en Comodoro Rivadavia. En A. Andújar et. al. *Vivir con lo justo: estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX* (103-129). Rosario: Prohistoria Ediciones.
- Barbería, E. (1995). *Los dueños de la tierra en la Patagonia Austral. 1880-1920*. Río Gallegos: UNPA.
- Barragán, I. e Iturralde, M. (2019). La estructura represiva de la Armada Argentina desde una perspectiva regional. Apuntes y consideraciones sobre la Fuerza de Tareas 6 durante la última dictadura militar en Argentina. *Historia Regional*, n° 41: 1-13.
- Barragán, I. e Iturralde, M. (2020). Entre la rutina y la novedad. Una aproximación al archivo del Servicio de Informaciones de la Prefectura Argentina (SIPNA) "Zona Atlántico Norte". *Revista Electrónica de Fuentes y Archivos (REFA)*, año 11, n° 11: 241-259.
- Basualdo, V. y Morales, D. (coord. - 2014). *La tercerización laboral. Orígenes, impacto y claves para su análisis en América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Bonnet, A. (2008). *La hegemonía menemista*. Buenos Aires: Prometeo.
- Budrovich-Sáez, J. (2020). ¿Quién pone los límites en el mundo logístico portuario? Revolución logística y producción de límites a través de los trabajadores portuarios de Valparaíso. *Izquierdas*, n° 49: 3261-3285. Recuperado de http://www.izquierdas.cl/images/pdf/2020/n49/art154_3261_3285.pdf
- Clausewitz, K. (2004). *De la guerra*. Buenos Aires: ediciones Libertador.
- Colombo, G. (2014). *De la revolución productiva a la crisis de la merluza: El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años 1989-2001*. Tesis de posgrado. La Plata: UNLP.
- Cotarelo, M. (1999). El motín de Santiago del Estero. Argentina, diciembre de 1993. *PIMSA*, DT n° 19: 83-119.
- De Font, P. (2019). *Origen y desarrollo de Puerto Madryn y el accionar de los capitales ingleses, 1914 -1922*. Recuperado de https://www.academia.edu/40254601/Origen_y_desarrollo_de_Puerto_Madrin_y_el_accionar_de_los_capitales_ingleses_1914_1922
- De Marco (h), M. (2020). La dinámica de las ciudades portuarias regionales. Un campo de investigación transdisciplinar. *Revista Transporte y Territorio*, n° 23: 267-287. DOI: <https://10.34096/rtt.i23.9666>
- Dumrauf, C. (1993). *El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Rawson: Secretaría General de la gobernación.
- Durán, M. (2017). *El Madrynazo. Desmalvinización y memoria colectiva*. Trelew: Remitente Patagonia.
- Foretich, R. (2018). *El complejo rompecabezas de los primeros emprendimientos pesqueros en el Golfo Nuevo*. Recuperado de https://bahiasinfondo.blogspot.com/2016/09/el-complejo-rompecabezas-de-los.html?fbclid=IwAR2bqidW5kXg-fidbBWnnPjLUKW1XN72un6PtBOI_7GiUidwllS8ABR7_BY
- Gatica, M. y Pérez, C. (2018). Notas preliminares para construir una historia oral del Puerto de Rawson. *Actas XIII Encuentro Nacional y VII Congreso Internacional de Historia Oral de la República Argentina*. Trelew: UNP.
- Gatica, M. (2013). *¿Exilio, migración, destierro? Trabajadores chilenos en el noreste de Chubut (1973-2010)*. Buenos Aires: Prometeo.
- Ghigliani, P. (2008). La noción de derrota en la historia reciente del movimiento obrero argentino. *Actas V Jornadas de Sociología de la UNLP y I Encuentro Latinoamericano de Metodología de las Ciencias Sociales*. La plata: UNLP.
- Ghigliani, P.; Salvatori, S.; Bretal, E.; Raimundo, M.; Venero, F. (2017). Descifrando lo indescifrable. Los tipos documentales del archivo de la Dirección de Inteligencia de la Policía de la Provincia de Buenos Aires (1957-1976).

“La historia de los trabajadores portuarios en Puerto Madryn (Chubut-Argentina): un primer acercamiento”

- Revista Electrónica de Fuentes y Archivos*, 8 (8): 259-279. Recuperado de http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.8964/pr.8964.pdf
- Guerrera, N. (2010). La clase obrera en el noreste de Chubut, 1907-1914. Una mirada desde la prensa. *Actas IV Jornadas de Historia de la Patagonia*. Santa Rosa: UNLPam.
- Ibarra, H. (2005). Rescate de la memoria epistolar. Las cartas de Oma. *Pasado por-Venir*, n° 5: 17-44.
- Ibarra, H. y Hernández, C. (2017). *Estado, Economía y Sociedad. Trelew y su hinterland: 1989-1999*. Trelew: INSHIS-UNP.
- Iñigo Carrera, N. (1999). Fisonomía de las Huelgas generales de la década de 1990 (1992-1999). *PIMSA*, DT n° 21: 155-173.
- Iñigo Carrera, N., Cotarelo, M., Gómez, E. y Kindgard, F. (1995). La revuelta. Argentina 1989/90. *PIMSA*, DT N° 4. Recuperado de <http://www.pimsa.secyt.gov.ar/publicaciones/DT4.pdf>
- Jones, L. (1966). *Una nueva Gales en Sudamérica*. Trelew: Comisión del Centenario.
- Jones, M. (1997). *Trelew, un desafío patagónico*, 5 vols. Esquel: El Regional.
- Jozwicki, A. (2010). *Historia de los puertos de Chubut. Un interesante recorrido por uno de los pilares del progreso patagónico*. Buenos Aires: Talleres grafikar.
- Kaminker, S. (2019). El Puerto Madryn Olvidado: Los Prolegómenos del crecimiento urbano (1865-1970). en *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, n° 25 enero-junio, e019. Recuperado de <http://revistaest.wix.com/revistaestcig>
- Kaminker, S. y Ortiz-Camargo, D. (2016). Puerto Madryn, de pueblo a ciudad intermedia. La dinámica poblacional local a través de cinco retratos censales (1970-2010). *Papeles de Población*, n° 89: 223-254.
- López, S. (2003). *Representaciones de la Patagonia. Colonos Científicos y Políticos (1870-1914)*. La Plata: Ediciones Al Margen.
- Marín, J. (1981). La noción de polaridad en los procesos de formación y realización del poder. *Cuadernos del CICSO*. Buenos Aires: Serie Teoría No. 8.
- Marín, J. (1984). *Los hechos armados. Un ejercicio posible*. Buenos Aires: CICSO.
- Marín, J. (1995). *Conversaciones sobre el poder*. Buenos Aires: Edit. CBC/Instituto Gino Germani.
- Marx, C. (1987). *Miseria de la filosofía*. Buenos Aires: Editorial Cartago.
- Mateo, J.; Nieto, A. y Colombo, G. (2010). *Precarización y fraude laboral en la industria pesquera marplatense. El caso de las cooperativas de fileteado de pescado*. Recuperado de http://www.trabajo.gba.gov.ar/informacion/masse/categoriaA/13_MATEO_Precarizacion_y_fraude_laboral_en_la_industria_pesquera_marplatense.pdf
- Meisen, J. (1983). *El Madryn Olvidado*. Puerto Madryn: Editorial Golfo Nuevo.
- Melón Pirro, J. (2018). *La resistencia peronista. O la difícil historia del peronismo en la proscripción (1955-1960)*. Mar del Plata: Grupo Editor Universitario – Eudem.
- Mendía, L.; Góngora, M. y Pérez Álvarez, G. (2021). Fragmentos de la Historia de Puerto Rawson, en Observatorio del sistema Pesquero argentino. Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/1GgbFCIDYz49uEa6Fg0xROE2dcQXKJx96/view>
- Nazar, M. (2007). *Dictadura, archivos y accesibilidad documental. A modo de agenda*. Buenos Aires: CELS.
- Nieto, A. (2020). Rompehuelgas: sus lugares en las comunidades portuarias. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n° 17: 9-37.
- Passerini, L. (1984). *Torino Operaria e Fascismo; una storia orale*. Roma: Laterza.
- Pereyra, M. (2019). *Impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria en la ciudad Puerto Madryn, Chubut (2012-2017)*. Universidad Empresarial Siglo 21. Recuperado de <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/handle/ues21/16469>
- Pérez Álvarez, G. (2009). Aunque parezca, la red no está vacía. Luchas de los obreros pesqueros del noreste de Chubut, 1990-2005. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n° 2: 171-183.
- Pérez Álvarez, G. (2014). Industrialización y migración chilena en la formación de una nueva clase obrera (noreste de Chubut, 1956-2014). *Bicentenario*, v. 13, n° 2: 33-52.
- Pérez Álvarez, G. (2015). ‘Vieja’ y ‘nueva’ clase obrera en la Patagonia Argentina: del inicio del ferrocarril al surgimiento de las industrias subsidiadas por el Estado. *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, n° 8: 143-162.
- Pérez Álvarez, G. (2016). Conflictos sociales en el nordeste de Chubut: cambios y permanencias a través de veinte años de registro (1986-2005). *Estudios del Trabajo* n° 52. Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S254577562016000200003&lng=es&nrm=iso
- Pérez Álvarez, G. (2018). Movimientos de trabajadores desocupados en la Patagonia: el caso del noreste de Chubut entre 1990 y 2017. En P. Becher, y G. Pérez Álvarez, (comp.). *Las organizaciones de trabajadores desocupados en la historia argentina reciente: Experiencias, luchas y esperanzas (1990-2015)* (177-196). Bahía Blanca: Acercándonos Ediciones.
- Pérez Álvarez, G. (2019). Condiciones laborales y estrategias obreras de los trabajadores de Aluar (Puerto Madryn - Chubut - 1974-2017)". *Trabajo y Sociedad*, n° 34: 331-351.
- Pérez Álvarez, G. (2020). Conflictos en torno a la actividad pesquera en la Patagonia argentina: de 1983 a 1996 en el noreste de Chubut. *Izquierdas*, n° 49: 4479-4504.
- Pérez Álvarez, G. (2021). “Género, sindicalismo y región en el origen y la consolidación del gremio textil en Chubut, 1956-1964”, *Historia Regional*, n°44: 1-22. Recuperado de: <http://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/474/839>

- Pérez Álvarez, G. y Schulze, M. (2020). Hacia una comparación de la conflictividad pesquera en la costa bonaerense y patagónica en Argentina: de la huelga del 2005 en Chubut a la del 2007 en Mar del Plata. En: *Anuario De La Escuela De Historia*, (33). DOI: <https://doi.org/10.35305/ah.vi33.298>
- Pérez Álvarez, G. y Suárez, D. (2020). Hechos de rebelión en la Patagonia argentina, desde el final de la dictadura hasta el segundo gobierno kirchnerista: el noreste de Chubut de 1983 a 2009. *Conflicto Social*, vol. 13, n° 23: 7-39.
- Podestá, J. (1999). La "crisis" de desocupación en la Argentina (1993/1998). *PIMSA*, DT n° 17: 7-37.
- Portelli, A. (2016). *Historias orales: narración, imaginación y diálogo*. La Plata: Prohistoria.
- Pozzi, P. y Schneider, A. (1994). *Combatiendo el capital: Crisis y Reconstrucción de la clase obrera argentina (1985-1993)*. Buenos Aires: El Bloque Editorial.
- Pradas, E. (2006). *Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense*. Buenos Aires: El Mensajero.
- Pucciarelli, A. (coord. - 2006). *Los años de Alfonsín ¿El poder de la democracia o la democracia del poder?* Buenos Aires: Siglo XXI.
- Rougier, M. (2011). *Estado y empresarios de la industria del aluminio en la Argentina: el caso ALUAR*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Sanabra, C. (2004). Desarrollo urbano de Puerto Madryn. Desde sus orígenes hasta 1970. *Cuadernos de Historia Patagónica*, (1). Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn.
- Seibt, P. (2004). Ferrocarril Central del Chubut. Ferrocarril Patagónico 1886-1961. *Cuadernos de Historia Patagónica*, (1). Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn. Puerto Madryn.
- Thompson, E. (1989). *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Barcelona: Crítica.
- Trovant, H. (2020). *Aluar. Exposición riesgosa*. Puerto Madryn: edición del autor.
- Veksler, B. (2000). *Rebeliones en el fin del mundo. Historia de las organizaciones y luchas de los trabajadores fueguinos*. Tolhuin: Tolhuin Impresiones.
- White, J. (1984). Más allá de la autobiografía. En S. Raphael (ed.). *Historia popular y teoría socialista* (128-141). Barcelona: Crítica.
- Womack, J. (2007). *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. México: FCE.
- Yurkievich, G. y Nieto, A. (2014). Organización y lucha obrera en la Argentina contemporánea: La experiencia del Sindicato Marítimo de Pescadores (2000-2012). *Trabajo y Sociedad*, n° 23: 175-204.

Recepción: 15/10/2021
Evaluado: 29/10/2021
Versión Final: 17/11/2021