

LA HUELGA DE ESTIBADORXS DE INGENIERO WHITE (BAHÍA BLANCA) HACIA MEDIADOS DE LA DÉCADA DE 1960

THE STRIKE OF STEVEDORES FROM INGENIERO WHITE (BAHÍA BLANCA) IN THE MID-1960S

Agustín Nieto¹

<i>Palabras clave</i>	<i>Resumen</i>
Huelga, Puerto, Estibadorxs, Onganiato, Bahía Blanca - Ing. White	Se analiza el conflicto portuario de 1966 ocurrido en el marco de las políticas “racionalizadoras” del gobierno de Onganía. La iniciativa gubernamental buscaba “tecnificar” la operatoria del sistema portuario nacional cuya consecuencia social más palpable era la reducción en la masa de estibadorxs. Esta “tecnificación” respondía al auge continental de políticas desarrollistas que tendían a incrementar la productividad del trabajo. Después de un largo proceso, la huelga portuaria de 1966 culminó con una derrota que significó el comienzo del fin de un gremio que había sido vanguardia en los orígenes del movimiento obrero. Si bien el conflicto tuvo alcance nacional, en esta pesquisa nos centraremos en lo ocurrido en uno de los puertos del sudeste bonaerense: Bahía Blanca - Ing. White. La emergencia de lxs rompehuelgas será uno de los nodos centrales de nuestro análisis.
<i>Recibido</i> 25-7-2018	
<i>Aceptado</i> 2-7-2020	

<i>Key words</i>	<i>Abstract</i>
Strike, Port, Stevedores, Onganiato, Bahía Blanca - Ing. White	The event to be reconstructed refers to the 1966 port conflict that occurred within the framework of the “rationalizing” policies of the Onganía government. The government initiative sought to “technify” the operation of the national port system whose most palpable social consequence was the reduction in the mass of stevedores. This port “technification” responded to the continental boom of developmental policies that tended to increase labor productivity. After a long process the 1966 port strike culminated in a defeat that marked the beginning of the end of an union that had been vanguard in the origins of the labor movement. Even though the conflict was of national reach, in this research we will focus on what happened in one of the ports of the southeast of Buenos Aires: Bahía Blanca – Ing. White. The emergence of the strikebreakers will be one of the central nodes of our analysis.
<i>Received</i> 25-7-2018	
<i>Accepted</i> 2-7-2020	

1 Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / Universidad Nacional de Mar del Plata, Centro de Estudios Históricos, Grupo de Estudios Sociales Marítimos. Dirección postal: Garay 4443, 7600 Mar del Plata, Argentina. C. e.: agustin.nieto77@gmail.com.

PALABRAS PRELIMINARES

Los avatares del conflicto portuario de 1966 estuvieron estrechamente relacionados con las políticas “racionalizadoras”² del novel gobierno de Onganía. La iniciativa gubernamental buscaba “tecnificar” la operatoria del sistema portuario nacional. Su consecuencia social más palpable fue la reducción de la masa de estibadorxs. Esta “tecnificación” portuaria respondía al auge continental de políticas desarrollistas que tendían a incrementar la productividad del trabajo. Éstas fueron conocidas bajo el nombre de “modelo desarrollista”. En nuestro país, tal modelo fue iniciado bajo el gobierno de Frondizi y se prolongó hasta la debacle de la autodenominada “revolución argentina”. El proceso de “racionalización” tuvo su cenit en la década de 1990. Estas y otras políticas de carácter coyuntural fueron emergentes de un proceso secular que responde al modo de producción de mercancías en una formación social dominada por la ley del valor. En este marco, la derrota de la huelga portuaria de 1966 significó el comienzo del fin de un gremio que había sido vanguardia en los orígenes del movimiento obrero desde fines del siglo XIX hasta mediados de la década de 1910 (Korzeniewicz, 1989). Si bien el conflicto fue de alcance nacional, aquí nos centraremos en lo ocurrido en uno de los puertos del sudeste bonaerense: Ingeniero White - Bahía Blanca.

En relación con la historiografía obrera, pese a su posición estratégica y rol preponderante en los momentos iniciales de la formación de la clase homónima, lxs estibadorxs y lxs trabajadorxs portuarixs no han concitado investigaciones relevantes que dieran cuenta de su historia en forma integral. Salvo las referencias en las ya canónicas obras sobre la historia del movimiento obrero en Argentina, las monografías específicas son escasas. Más desolado es el panorama en cuanto a los años sesenta del siglo XX. Aquí son referencia obligada los trabajos de Berrotarán (en particular el publicado junto a Villarruel en 1994) para el puerto de Buenos Aires, también los más recientes de Snitcofsky (2011) y Mangiantini (2018). Para la experiencia bahiense contamos con la sugerente aproximación realizada por Zapata (2017, 2009). Pese a estas importantes contribuciones, el saldo sigue siendo deficitario. Por esta razón, nos parece relevante ofrecer un nuevo aporte al campo de estudios sobre las comunidades laborales portuarias en el sudeste bonaerense hacia mediados de la década de 1960.

Como fuentes primarias de información se han utilizado, por un lado, las publicaciones periódicas comerciales, gremiales y políticas producidas a lo largo del período bajo análisis, tanto las de alcance nacional como las de distribución local. Ellas se encuentran disponibles en las hemerotecas de Bahía Blanca, La Plata y la ciudad de Buenos Aires. Por otro lado, se ha hecho uso de documentos elaborados por los servicios de inteligencia de la policía de la provincia de Buenos Aires, hoy bajo la custodia de la Comisión Provincial por la Memoria en La Plata. Finalmente, se ha usado documentación fragmentaria de origen militante y sindical. Una parte importante de

2 Las comillas dobles refieren a voces nativas; en este caso, a la voz gubernamental.

este tipo de fuentes fue consultada gracias al trabajo de recopilación realizado por la Fundación Pluma.

Nuestra exposición está estructurada en torno a tres grandes ejes: 1) La configuración laboral portuaria en clave conceptual e histórica. 2) Un análisis del movimiento huelguístico, considerando a todos sus actores y al contexto histórico. 3) Las consecuencias que implicó la derrota³ respecto a la reconfiguración de lxs estibadorxs como fracción obrera.

CONFIGURACIÓN LABORAL PORTUARIA

No es posible establecer una frontera infranqueable entre un adentro y un afuera portuario. Los puertos son nodos de múltiples relaciones sociales que se despliegan y los articulan con su comunidad ('*waterfront*'), su '*hinterland*' y su '*foreland*'. Estos términos topográficos están contorneados por el puerto como punto de referencia nodal. Asimismo, la extensión del entramado portuario puede variar desde un acercamiento al microcosmos portuario propiamente dicho hasta un abordaje global del encadenamiento de las tres zonas que hacen al puerto ampliado (*hinterland* – *waterfront* – *foreland*). Sea cual sea la perspectiva de análisis, aquel espacio está constituido y dinamizado por relaciones sociales de todo tipo y color y queda a criterio de quienes investigan establecer un orden de prioridades. Vale precisar que aquellas relaciones sociales no son simétricas ni tienen todas el mismo poder dinamizador. Existe un tipo de relación social que aparece como "un éter particular que determina el peso específico de todas las formas de existencia que allí toman relieve" (Marx 2007, p. 28): la mercancía.

En *La gran transformación*, Polanyi (2001) sostiene que los mercados nacieron en los lugares de transbordo, como los puertos. Por su parte, en *El capital*, Marx (2002) afirma que el mercado mundial se conformó cuando se produjo la expansión de los medios de transporte. Asimismo, señala que los puertos marítimos fueron el caldo de cultivo de la industria manufacturera. En aquella coyuntura, los puertos fueron uno de los territorios sociales más dinamizantes del proceso y lxs trabajadorxs portuarixs sus sujetos.

¿Qué lugar tiene y qué funciones cumple el puerto en el complejo metabolismo social que Marx llama "capital social global"? Los puertos se ubican en el ámbito de la circulación del capital. El proceso de circulación comprende procedimientos de compra-venta, contabilidad, conservación (acopio), transporte y uso de dinero. Todos estos procedimientos tienen un costo que se deducen del capital social global.

Nuestro interés está puesto en los procedimientos de acopio y transporte de mercancías (capital mercantil - intervalo entre el proceso de producción del que egresa y el proceso de consumo en el que ingresa). Vale aclarar que el acopio existe bajo tres

3 Para el concepto de derrota remitimos al ensayo de Pablo Ghigliani (2008).

formas: la de capital productivo, la de fondo individual de consumo y la de acopio de mercancías o de capital mercantil. Esta última es la forma bajo análisis en estas páginas.

Sostiene Marx que toda mercancía, en la medida en que no pasa inmediatamente de su esfera de producción a su esfera de consumo, entra en un intervalo, constituyéndose en un elemento a ser acopiado. Con el desarrollo de la producción capitalista, tiende a acrecentarse, en sí y para sí, el acopio de mercancías (la autonomización y la fijación de la forma mercantil del producto), crece la masa de capital coagulada bajo la forma de capital mercantil. Esta conservación de productos exige gastos, requiere medios de producción y trabajo. Los costos de la formación de acopio consisten en la disminución cuantitativa de la masa del producto, el deterioro de la calidad del producto y el trabajo objetivado y vivo que requiere la conservación del producto. Cuanto más se concentran socialmente los acopios, más pequeños son, relativamente, estos costos. Resta decir que todos los costos de circulación que surgen de la trasmutación formal de la mercancía no agregan ningún valor a esta última, pues son gastos para la realización del valor.⁴

El capitalismo disminuye los costos de transporte para la mercancía individual mediante el desarrollo de los medios de comunicación y transferencia, y su concentración. El movimiento real de las mercancías en el espacio se resuelve en su transporte. En este sentido, la industria del transporte constituye, por un lado, un ramo autónomo de la producción y, en consecuencia, una esfera especial de inversión del capital productivo. Por otra parte, se distingue porque, como continuación de un proceso de producción, aparece dentro del proceso de circulación y para éste (Marx 2002).

Los puertos son parte del proceso de circulación del capital y, por tanto, de realización de su realización. Son espacios en los cuales se solapan procesos de acopio y transporte de mercancías. En este sentido, el trabajo de estiba y sus sujetos están a caballo de estos dos procesos y presionados por la constante tendencia “racionalizadora” del capital. Ésta se expresa en la permanente búsqueda por bajar los costos logísticos, aumentar la productividad del trabajo, disminuir la cantidad de trabajadorxs, incrementar la escala de acopio y transporte. Claro que estos procesos se desarrollan de forma conflictiva, ya que tensan la relación capital - trabajo. Las configuraciones portuarias son un producto híbrido, consecuencia de la constante fricción antagónica - cooperativa entre los deseos de los capitalistas individuales, los estados, las comunidades, lxs trabajadorxs y sus organizaciones y medios de lucha. Entonces, nos preguntamos: ¿cuál fue la forma predominante que resultó de aquellas fricciones en el puerto de Ing. White durante los años sesenta del siglo xx?

Siguiendo a Van Voss y Van der Linden (2003), podemos decir que la forma predominante que adoptó la configuración del proceso de trabajo en el puerto de Ing. White durante los primeros años treinta fue la “temporal”, cuyas características están descritas en el cuadro nº 1.

4 A diferencia del acopio, la industria del transporte agrega valor al producto transportado.

Cuadro nº 1. Tipología de las configuraciones portuarias.

Tipo dominante de	Configuración predominante			
	Preestibadorxs	Monopolistas	Temporal	Posttemporal
Barco	Vela	Vela	Vapor	Motor
Carga	General	General	A gran escala (bultos y a granel)	Contenedores y a granel
Trabajadorxs	Marinerxs	Cargadorxs, etc.	Estibadorxs	Estibadorxs calificados
Tecnología	Manos, ganchos y grúas manuales	Manos, carretillas y grúas	Mano y elevadores	Grúas y elevadores
Nivel de tecnología	Bajo	Bajo	Medio	Alto
Oferta de empleo	Baja	Baja (artificialmente)	Alta	Baja
Nivel salarial	Bajo	Alto	Bajo	Alto
Intensidad laboral	Baja	Baja	Alta	Baja
Cuadrillas	Inexistentes	Dentro del gremio	Muy importante	Menos importante
Contratación	El capitán	El gremio	Capataces (cuadrilla, designación)	Bolsas de trabajo, empleo estable
Nivel de inestabilidad laboral	n/c	Bajo	Alto	Bajo
Influencia de autoridades locales	Baja	Alta	Baja	Alta
Activismo obrero	n/c	A través del gremio	Acción directa (sindicato)	Sindicato
Niveles de organización	Nulo	Local	Local / nacional	Nacional
Nivel de arraigo en la comunidad portuaria	Nulo	Alto	Alto	Bajo
Niveles de feminización	Nulo	Bajo	Muy Bajo	Bajo

Fuente: elaborado sobre la base de la modelización de Van Voss y Van der Linden (2003).

Esta modelización es una primera y precaria aproximación conceptual a un territorio fluyente, dinamizado por las tensiones y los conflictos cotidianos. La configuración laboral temporal fue el producto no deseado de un equilibrio inestable entre las prácticas patronales, estatales y obreras. En más de un ocasión, éstas inhibían la incorporación de innovaciones tecnológicas en el proceso de trabajo, ya sea por medio de maquinaria o reorganización del trabajo.

LA CONFIGURACIÓN LABORAL PORTUARIA EN ING. WHITE

¿Qué figuras y procesos estuvieron asociados en aquellos años con el trabajo de estiba? ¿De cuántos cuerpos obreros estaba compuesta la masa de estibadorxs? ¿Qué y cuánto se estibaba en el puerto de Ing. White? ¿En qué consistía el trabajo de estibar? ¿Cuáles fueron los rasgos del proceso de trabajo? Son algunos de los interrogantes que intentaremos responder en este apartado.

En los *Anales de la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires* fue publicada una monografía titulada "Puertos marítimos de la provincia de Buenos Aires: su función económica". Su autor, el geógrafo Pedro González Prieto, se propuso hacer un análisis diagnóstico de las actividades portuarias en los tres principales puertos de la provincia: Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca.

En su descripción del puerto de Bahía Blanca, González Prieto puntualiza que, hacia mediados de la década de 1960, dicho complejo portuario contaba con una capacidad simultánea para 20 barcos de hasta 32 pies de calado, una longitud de muelles de 4.671 metros, galpones para el almacenaje de mercaderías con una capacidad de 21.474 m² de superficie cubierta, 37 grúas (26 de 1,2 t, 6 de 5 t, 4 de 2 t, 1 de 6 t). Las principales actividades desarrolladas en el ámbito portuario estaban asociadas a la exportación de cereales. Dentro de este rubro, las actividades pueden agruparse en "descarga y almacenaje del cereal", "carga de cereal" y "paleo en la bodega". De estas actividades emergían, como figuras laborales asociadas, "el estibador", "el pulseador de bolsas" y "el paleador".

Por lo general, el cereal llegaba embolsado en camiones; también podía llegar en trenes, pero no era lo habitual. La descarga de cereal se efectuaba en los silos vinculados directamente a los elevadores. La capacidad de los silos existentes en Bahía Blanca alcanzaba el 50% del cereal que era exportado anualmente en aquellos años. Con el arribo de los camiones, comenzaba el trabajo de descarga y acopio. Dicha actividad convocaba a una gran cantidad de fuerza de trabajo. Pero esta situación estaba cambiando paulatinamente por el arribo del cereal a granel. Con esta innovación técnica, la demanda de brazos comenzó a disminuir junto a las operaciones que implicaba la descarga del cereal embolsado. Como dijimos, este último requería mayor cantidad de fuerza de trabajo, la cual, para mediados de los sesenta, aún no había sido sustituida por elementos mecánicos. Desde la perspectiva desarrollista de González Prieto, aquella situación retardaba "las operaciones encareciendo los costos".

La carga del cereal en los buques se realizaba con los elevadores de cereales; sin embargo, González Prieto sostiene que, en aquel entonces, las ventajas resultantes de una "efectiva mecanización en la carga a bodega de los buques como los que ostentan los elevadores de los puertos bahienses no son utilizados al máximo, con evidente resentimiento para la propia economía regional" (1964, p. 255). Pues, si bien la carga se hacía a granel, el paleo del cereal seguía siendo eminentemente manual, ya que la mayor parte de las unidades no contaba con paleo mecánico. La operación manual era

un trabajo insalubre y “menos productivo”, generaba una ocupación más prolongada de los muelles por parte de las embarcaciones, aumentando así los costes. Por esta razón, González Prieto sostuvo que la realización de ciertas tareas “pueden ser suplidas con el empleo de elementos mecánicos, como en el caso particular del paleo en bodegas”. Sobre esta situación aclaraba que la ausencia de paleo mecánico respondía a la resistencia del organismo gremial –pues la tecnología ya estaba disponible desde hacía tiempo–, y que, como consecuencia, se disminuía “la capacidad de carga horaria” (1964, p. 256). En aquellos años, si bien la carga a granel se estaba imponiendo, convivía con la carga a mano, situación que estaba pronta a cambiar debido a la construcción de nuevos elevadores de granos: “con la habilitación de los elevadores que actualmente se construyen (...) se podrá agilizar en parte las tareas manuales que actualmente se realizan” (1964, p. 159).

Con la intención de ilustrar su diagnóstico, González Prieto contrapuso los tiempos de carga con uso del paleo mecánico y con utilización de paleo manual: “Con dos hombres que atiendan el equipo de paleo mecánico desde la escotilla o la galería de embarque se puede efectuar en quince minutos, con una interrupción mínima, lo que normalmente requiere el aporte de 10 a 12 hombres durante una hora.” (1964, p. 257). Es decir que la operación mecánica reducía en $\frac{5}{6}$ la cantidad de trabajadorxs y en $\frac{3}{4}$ el tiempo requerido para el mismo trabajo de carga.

Respecto a la jornada laboral, estaba ésta organizada en dos turnos diarios de 4 horas cada uno, lo que hacía un total diario de 8 horas. Una vez que finalizaba el turno de trabajo, existían dos alternativas ya pautadas: suspender las tareas hasta el día siguiente o continuarlas bajo el régimen de jornales extras. Ese sistema de horas extras fue criticado por González Prieto porque, desde su perspectiva, significaba un encarecimiento “anticompetitivo” para los servicios portuarios de Bahía Blanca. Según decía, diez horas extras diarias representaban una suma siete veces superior al jornal que el obrero recibía por su trabajo de ocho horas. Por otra parte, González Prieto sostenía que ni siquiera se cumplían en forma total los turnos establecidos para cada jornada, ya que el trabajo efectivo comenzaba media hora más tarde y terminaba media hora más temprano, dejando como saldo una jornada “neta” de trabajo de 6 horas. Al respecto, sostenía que las actividades portuarias no debían estar sujetas a horarios ni tipos de trabajo que no coincidieran con “la función que le cabe al puerto” ni con la celeridad que debía primar en lo que hace a “su mecanismo funcional” (1964, p. 310). Todos estos aspectos y otros daban la reputación de “puerto caro” a Bahía Blanca:

Es importante resaltar el concepto generalizado que tiene actualmente nuestro puerto al ser calificado como “puerto caro” debido a la incidencia representada por la mano de obra que ocasiona resentimientos en los rindes de la capacidad técnica y que por su propia intervención directa tiende a aumentar los costos generales con evidente desmedro para la actividad portuaria (González Prieto 1964, p. 256).

De la tensión existente entre disponibilidad de innovaciones técnicas en las labores portuarias y las resistencias de lxs trabajadorxs portuarixs a su aplicación efectiva,

González Prieto concluía que no valía de nada contar con instalaciones “eficientes”, si éstas no tenían en el “soporte humano” la necesaria colaboración para otorgar a ellas una capacidad plena de rendimiento. El puerto y las diversas operaciones que en él se realizaban eran “pilares” que integraban la estructura económica nacional, “su resentimiento e ineficacia influirán en el propio desarrollo del país” (1964, p. 310).

Según el informe presentado por González Prieto, el argumento obrero de estacionalidad e inestabilidad en el trabajo portuario era falaz. Pues, en sus palabras, no podía argumentarse, en forma tajante, que la jornada y la forma con que se trabajaba en el puerto eran determinadas por

...una ocupación inestable de la mano de obra, que debe aprovechar el máximo de posibilidades en la obtención de jornales en pocos meses, para compensar la falta de trabajo que se opera durante el resto del año. ...la mano de obra que podemos considerar estable, ya que es bien sabido cómo afluyen núcleo de trabajadores para aprovechar la temporada, retornando luego a sus lugares habituales. ...es indudable que a la mano de obra normal se le puede ofrecer condiciones de estabilidad todo el año. La contratación diaria en un organismo cooperativo, que es al mismo tiempo gremial, deja en consecuencia a su arbitrio todo lo atingente al número y calidad del elemento humano que se debe imponer e incluso la paralización total de las actividades cuando sus demandas [...] no son satisfechas (1964, p. 258).

Los datos elaborados en el marco de este y otros informes “tecnocráticos” daban cuenta de la constante y cotidiana fricción entre capital y trabajo en el marco de un secular proceso de subsunción real del trabajo vivo al trabajo muerto; proceso que, en la estiba, implicó una reducción enorme de la fuerza de trabajo ocupada en la rama a escala mundial. Entre 1960 y 1990, la reducción alcanzó el 90% y dejó como saldo una alta tasa de desocupación en este segmento del mercado de fuerza de trabajo. Junto a este proceso se amalgamaban otros como la disolución de comunidades e identidades laborales portuarias y la pérdida de creatividad (aumento de la alienación) en el trabajo de estiba. Valga de ejemplificación las palabras de dos portuarios, uno británico y otro argentino, respectivamente: a) “...apilar containers es solo un poco más imaginativo que apilar ladrillos de igual tamaño (1972)” (Van Voss y Van der Linden 2003, p. 48.); b) “...estibar contenedores es como apilar ladrillos de igual tamaño (1989-1996)” (Berrotarán 2003, p. 335).

LA HUELGA EN SU CONTEXTO

El 28 de junio de 1966 el presidente Illia fue destituido por un golpe militar encabezado por Onganía. Las direcciones sindicales fueron prescindentes y, en algunos casos, vieron con buenos ojos el golpe en ciernes contra un gobierno que definitivamente no sentían propio. Meses antes del golpe, en febrero de 1966 Illia estableció, mediante el decreto n° 969, la descentralización de las negociaciones colectivas. Aquel decreto fue suspendido por 120 días, mediante el decreto n° 635 firmado por Onganía en agosto de 1966. Sin embargo, en marzo de 1967 nuevamente entró en vigor el decreto 969. Por otra parte, en 1966 se produjo una división en las 62 organizaciones: 62 “de Pie Junto a Perón” (Alonso, en contacto con Isabel Perón) y 62 “Leales a Perón” (Vandor).

Asimismo, seguían existiendo los 32 Democráticos, ya muy menguados, el MUCS, Independientes y No Alineados. Todas estas organizaciones se encontraban, de una u otra forma, vinculadas a la CGT.

El movimiento huelguístico que nos convoca se inició el 19 de octubre de 1966 y culminó en una derrota las primeras semanas de 1967. Su inicio se debió a la puesta en vigencia de una nueva reglamentación del trabajo portuario que atentaba contra las conquistas que los estibadorxs habían logrado a lo largo de décadas de organización sindical. Según expresan distintas memorias obreras, el conflicto se caracterizó por una gran combatividad. A lo largo de él, se formaron comités de huelga y comisiones de “esposas”, se logró la solidaridad activa de la población circundante, se pusieron en marcha comedores portuarios, se realizaron manifestaciones callejeras y mítines. El gobierno respondió con la militarización, la intervención del SUPA nacional, el encarcelamiento de dirigentes y activistas, la “erradicación” de las ranchadas obreras circundantes al puerto y la contratación de krumiros. Por su parte, la CGT nacional demoró la convocatoria a un paro nacional hasta el 14 de diciembre de 1966, cuando la derrota del movimiento ya era un hecho. Vale aclarar que el grupo sindical que dirigía el SUPA no estaba alineado con el vandomismo y que parte importante del proceso huelguístico fue impulsado y dirigido por coordinadoras obreras no reconocidas por el SUPA.

Iniciado el gobierno *de facto* de Onganía, se promulgó la ley n° 16.936 que establecía el arbitraje obligatorio en los conflictos entre el capital y el trabajo. Esta medida buscaba ilegalizar y erradicar cualquier conato huelguístico. La respuesta inmediata del gobierno ante las huelgas fue la intervención de la organización gremial. Así ocurrió con Empleados del Tabaco de Capital Federal, Municipales de Córdoba, Prensa, Canillitas y la Asociación de Personal de la Universidad de Buenos Aires, por ejemplo (Schneider 2005). Asimismo, el nuevo gobierno inició la implementación de una agresiva política de “racionalización” de la economía en distintas ramas, ferrocarriles, puertos y azúcar se destacaron en los primeros meses de gobierno (James 1999). En los puertos, las políticas de “racionalización” del gobierno intentaron implementarse a través de las leyes n° 16.971 y n° 16.972 y el decreto n° 2.729. Entre sus disposiciones, figuran la concesión de las funciones de coordinación de todas las tareas portuarias al capitán del puerto, la habilitación de las instalaciones durante las veinticuatro horas del día, el horario de trabajo dividido en cuatro turnos de seis horas cada uno y el desconocimiento de las tareas insalubres. En palabras del Secretario de Transporte de la Nación, ingeniero Antonio R. Lanusse, era “necesario transformar el puerto sucio en un puerto moderno”. Dicha “limpieza” significó, en el puerto de la ciudad de Buenos Aires, la reducción de trabajadorxs de 10.000 a 2.500.

Pese a la relativa trascendencia del conflicto, su tratamiento en los estudios sobre la historia del movimiento obrero es, como ya adelantamos, escasa para la ciudad de Buenos Aires y alrededores y virtualmente inexistente para otros puertos del país. Según sus protagonistas, a partir de esta derrota, el puerto de Ingeniero White comenzó a “venirse abajo” porque “desaparecieron todas las conquistas”.

INICIATIVA ESTATAL-PATRONAL

El 8 de octubre de 1966, se publicaba en el *Boletín Oficial* el nuevo régimen de trabajo en los puertos argentinos. Al día siguiente, los distintos diarios del país, entre ellos *La Nueva Provincia (LNP)*, difundieron el decreto. Una de las disposiciones principales era la que concedía al capitán de puerto las funciones de coordinación de todas las tareas de las reparticiones que se desenvolvían en el ámbito portuario. También se imponía la habilitación de las instalaciones durante las veinticuatro horas del día y se creaba el horario de trabajo de veinticuatro horas, dividido en cuatro turnos de seis horas cada uno (ver figura nº 1). Por otra parte, se anticipaba el dictado de normas complementarias “que hagan efectivas la estabilidad y seguridad del auténtico trabajo portuario”. Asimismo, una de las leyes disponía que las tareas insalubres no podrían “bajo ningún concepto” compensarse con mayor pago (LNP, 09/10/1966).

Ese mismo día, en una nota parecida en *El Sureño*, se informaba que las medidas adoptadas para “poner orden en las tareas portuarias” comenzarían a aplicarse cuando asumieran sus cargos las nuevas autoridades. La principal designación correspondía al capitán de navío Mario Andrés Durrieu, quien asumió la capitania de los puertos de Buenos Aires y Dock Sur, y el capitán de fragata José María Ochoa, quien asumió idéntica función en Bahía Blanca (*El Sureño*, 09/10/1966).

Figura nº 1: Comparativa de los dos sistemas de trabajo.

Ejemplo		Jornada Normal	Jornada Extra	Total de Jornadas	SISTEMA ANTERIOR
		Un vapor a la descarga durante 24 horas con 9 hombres en una bodega: 9 hombres por 10 jornales cada uno = 90 jornales. Cuando la ocupación era de 24 horas, el personal no trabajaba si no se le abonaban 10 jornales .		De 0 hora a 4	
	De 4:30 hora a 6		1		
	De 6 hora a 7:30		1		
De 7:30 hora a 11			½		
	De 12 hora a 13:30		1		
De 13:30 hora a 17:30			½		
	De 18 hora a 19:30		1		
	De 19:30 hora a 23:30	1			
				7	

SISTEMA ACTUAL	Jornada Normal	Jornada Extra	Total de Jornadas	Ejemplo	
	De 7:30 hora a 19		2		Para el ejemplo anterior de 9 hombres en una bodega, con el nuevo sistema: 9 hombres por 5 jornales cada uno = 45 jornales.
		De 19 hora a 17	3		
		5			

Fuente: *El 66. Documentos de Huelgas*, nº 1, Ingeniero White, 2010.

Ya en funciones, y decretada la huelga por el SUPA local, el capitán Ochoa difundió un comunicado en cual se informaba que se abría un registro para nuevxs trabajadorxs portuarixs:

Con motivo de la huelga decretada por la organización gremial portuarias se informa que se ha dispuesto la eliminación del Registro de Personal a todos los que no se hayan presentado a trabajar, y que el registro queda reabierto para aquellos que no tuvieran libreta y desearan trabajar. (*El Sureño*, 20/10/1966)

En un marco de alta desocupación, el llamado surtió efecto: el viernes 21 se anotaron 175 trabajadorxs; el jueves 27 lxs inscriptxs eran 850; y el viernes 28 fueron 870. Dos semanas más tarde, la Subprefectura dio por cerrada la lista de inscripción de estibadorxs, para ese momento el número de anotadxs ascendía a 1080.⁵

Desde el mismo inicio de la huelga, la prensa comercial bahiense difundió informes que hablaban de la “normalización de las tareas en el puerto”, desestimando los efectos de aquélla. En una de las primeras notas, se informaba lo siguiente:

En el buque argentino “Bias Davenia” se trabajó ayer con normalidad. En el turno de 7 a 10 ejecutaron tareas 16 estibadores, mientras que de 10 a 13 hicieron lo propio otros 7, los necesarios de acuerdo a la magnitud del trabajo. Por falta de carga no operó el “Providence” manteniéndose inactivo, igualmente el “Laurence Taquea” ya que la COPEL no se presentó a tomar turno, dejando por la huelga de proveer personal. Ante esto, la Junta Nacional de Granos decidió rescindir el contrato que mantenía con dicha cooperativa a la que envió un telegrama colacionado comunicando tal medida. Suscribieron un acuerdo con la firma De Leone para proveer personal para el trabajo portuario (*LNP*, 27/10/1966).

La “libertad de trabajo” en el puerto fue garantizada por la militarización de la zona durante las veinticuatro horas del día: “Personal de Subprefectura Bahía Blanca – provistos de armas largas- como así mismo de otras fuerzas de seguridad, mantuvieron una estrecha vigilancia en diversos sectores, en prevención de desórdenes o manifestaciones, que no llegaron a producirse” (*LNP*, 21/10/1966). En ese marco, el arribo de rompehuelgas se produjo sin inconveniente de importancia.

EL MOVIMIENTO HUELGUÍSTICO EN INGENIERO WHITE - BAHÍA BLANCA

En la escena bahiense, la primera manifestación pública de protesta contra el decreto fue un comunicado firmado por el secretario general y el tesorero del SUPA, Ismael Paiz y Gerardo A. García respectivamente. El comunicado decía lo siguiente:

El Sindicato Unido Portuarios Argentinos, Puerto de Bahía Blanca, pone en conocimiento de todos los sectores de la población, que la reestructuración portuaria que intenta realizar el Superior Gobierno de la Nación, (...), ha sido concebida a espaldas de la organización obrera de los estibadores, (...). En virtud de ello, manifiesta una vez más su oposición de dichas normas, al mismo tiempo que reitera su buena voluntad para discutir en mesa redonda la reestructuración portuaria con la presencia de todos los sectores que intervienen en la actividad económica, en los puertos de Bahía Blanca (*El Sureño*, 11/10/1966).

Días más tarde, iniciada ya la huelga en la ciudad de Buenos Aires (19/10/66), la seccional de Bahía Blanca convocó a una asamblea general extraordinaria para resolver su posición ante el nuevo decreto del gobierno de Onganía. “Bajo la presión de un sector

⁵ *LNP*, 22, 28, 29/10/1966 y 12/11/1966.

de compañeros”, la dirección del SUPA aceptó ir a la huelga (*Política Obrera*, 12/12/1966, p. 11). Así, el 20 se dio inicio a la medida de fuerza. Su duración fue de veinticuatro horas porque la dirección del SUPA llegó a un acuerdo con el capitán Ochoa, interventor del puerto de Ingeniero White. El acuerdo consistía en el respeto de todas las conquistas de lxs estibadorxs con la excepción de los turnos rotativos. La propuesta fue llevada a una nueva asamblea del gremio, en la votación ganó la moción de levantar la medida de fuerza, aunque no por mucho margen y con gran número de abstenciones. Al día siguiente (21/10/66), la capitanía del puerto y la Prefectura intentaron digitar a los delegados, y así rompieron el acuerdo. Esta actitud de las autoridades portuarias motivó la reanudación de la huelga en forma inmediata y la realización de una nueva asamblea de estibadorxs en la sede de la CGT regional, impulsada por un sector de la oposición a la dirección regional del SUPA. La asamblea fue masiva. Los días posteriores circularon distintos comunicados de prensa y panfletos. En uno de estos últimos, lxs estibadorxs se manifestaron contra los turnos rotativos y sus consecuencias:

Los Obreros Portuarios de Bahía Blanca, nos encontramos de pie y dispuestos a luchar contra este nefasto decreto, (...), porque somos conscientes que de aceptarlo, el hambre y la miseria entrará por la puerta grande de nuestros hogares, porque eliminar el TURNO ROTATIVO, (...), significa avasallar los derechos obreros legítimamente conquistados. ...pareciera que la intención de este Decreto del Poder Ejecutivo, fuera crear un caos tal, dentro de la clase trabajadora portuaria, que sirviera para que, todos aquellos compañeros que integran esa inmensa masa de desocupados, irrumpiera con su necesidad de trabajo, dentro del puerto, suplantando a aquellos hombres, que desde hace quince o veinte años, vienen luchando constantemente por las conquistas portuarias ...sabemos también que la solución para emplear a todos esos compañeros desocupados, no es precisamente destrozarse las conquistas, y el Sindicato Portuario, sino realizar las reformas necesarias que las estructuras del país necesitan.⁶

La CGT bahiense también se manifestó públicamente contra las medidas adoptadas por el capitán Ochoa, aunque mantuvieron una posición componedora con el ejecutivo nacional. Esto trajo aparejado fricciones entre la CGT y el SUPA bahienses.⁷

Con el paso de los días, la figura de Ochoa fue granjeándose más y más antipatías. En la publicación de una de las agrupaciones político-sindicales de estibadorxs, le dedicaron una nota denostándolo de forma irónica.

Había una vez, en un país muy lejano conocido comúnmente como “Grasolandia”, un capitán sin barco, que tenía ciertos berretines. En lugar de juntar estampillas, o botellas o cualquier otra actividad de esta naturaleza, se le dio por transformarse en la espada dispuesta a cortar cabezas de obreros. Seguramente quería pasar a la historia, como el salvador de su patria y no encontró nada mejor que decir que no a todos los requerimientos de los trabajadores, sin darse cuenta que él también estaba viviendo con el sudor de aquellos a quienes perseguía. El mar atrajo siempre su atención, aunque según los chimentos nunca logró tener a su cargo un barco, aunque fuera de esos chiquitos con que algunos pasean los domingos y

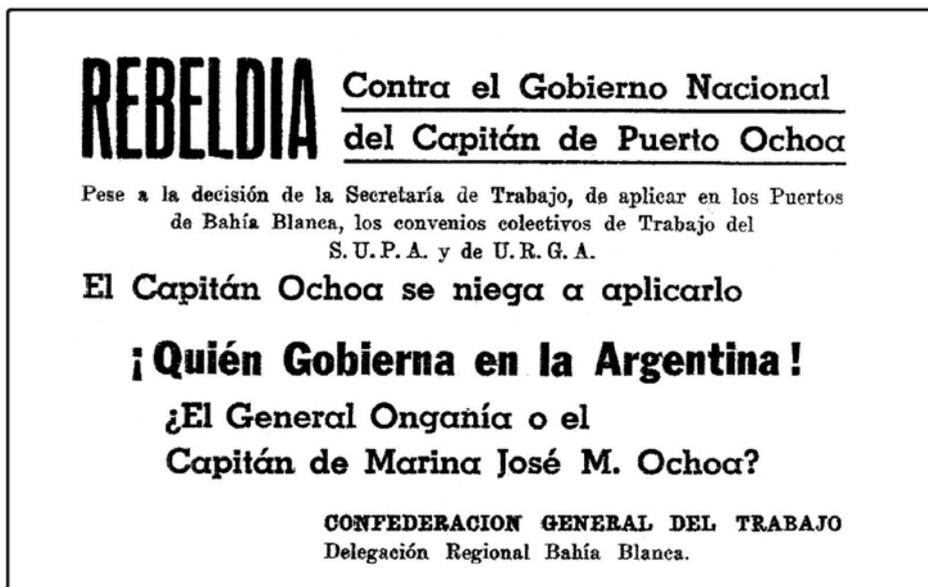
6 Fragmento de un panfleto anónimo distribuido en el puerto de Ing. White Aproximadamente en noviembre-diciembre de 1966.

7 El momento de mayor tensión se produjo en enero de 1967, cuando lxs portuarixs tomaron la sede de la CGT local (Zapata, 2014).

demás días de fiesta. Sólo la gorra, le permitía identificarse y sobresalir. Ella fue sin duda, la que le dio la posibilidad de llegar al lugar que ocupaba, porque era común en "Grasolandia", que muchos pudieran vivir de gorra, mientras otros trabajaban (*El Estibador*, 08/02/1967).

El clima entre lxs estibadorxs se fue caldeando a medida que la suerte de la huelga iba perfilándose como una derrota. Finalmente, el 19 de marzo de 1967 se levantó la huelga en el marco de una asamblea general extraordinaria. La reunión obrera terminó en trifulca entre quienes mocionaron levantar la huelga y quienes sostenían su continuidad.⁸

Figura nº 2: Panfleto distribuido en el puerto de Ing. White.



Fecha aproximada: octubre - noviembre de 1966.

LA LUCHA INTRAGREMIAL

El diario *LNP* no tuvo una cobertura muy detallada del movimiento huelguístico local, sus páginas fueron una tribuna de difusión de las políticas "modernizadoras" de la autoproclamada "revolución argentina", motivo por el cual en todo momento se intentó minimizar e invisibilizar el accionar obrero. Sin embargo, las breves y raleadas notas sobre los eventos de la huelga portuaria bahiense son iluminadoras de algunos de sus pliegues más profundos. Uno de ellos refiere a las tensiones y los conflictos de vección horizontal dentro del gremio de estibadorxs. Punto nodal de la lucha obrera que en muchos abordajes queda reducida a los choques de vección vertical –trabajadorxs contra patrones– (Izaguirre 1994).

8 DIPPBA, M B, C 15, L 5, f 166, p 145.

En su ejemplar del sábado 22 de octubre de 1966, *LNP* publicó una breve crónica de la asamblea de estibadorxs que decidió levantar la medida de fuerza. Dice la crónica:

En el curso de una agitada asamblea (...) luego de un largo cambio de opiniones –por momentos dentro de un clima acalorado- pusieron en votación dos mociones: por el levantamiento de la medida de fuerza o por el mantenimiento de la misma. La primera de dichas tesis obtuvo 96 votos contra 43 de la última. A la sesión no obstante asistieron 500 estibadores, aunque muchos de ellos no se encontraban en condiciones de votar, por no ser afiliados a la citada entidad gremial (*LNP*, 22/10/1966).

De la nota se desprende, en primer lugar, que había dos mociones y tres grupos: la dirección, la oposición y los changarines. Todos estaban de acuerdo en enfrentar la nueva reglamentación impulsada por el gobierno, pero no coincidían en las tácticas. En la prensa de Política Obrera, se hablaba de un combate fundamental en el seno del gremio, un combate contra la dirección “burocratizada” del SUPA:

...este era y es el combate político fundamental que hay que librar en el seno del sindicato. Pero entiéndase bien, en el seno del sindicato a quien defendemos incondicionalmente contra la clase patronal, su gobierno y sus representantes. Si bien al defender el sindicato defendemos la burocracia esto no quiere decir que defendamos la política de la burocracia, la política de la burocracia la combatimos (*PO*, 12/12/1966)

En la misma nota se informaba de la formación de una “comisión de huelga” que fue impulsada por la oposición, “en la cual militan los mejores activistas” del gremio.

Finalmente, lo interesante de las notas es que dejan entrever los clivajes laborales (efectivos y changas) y los clivajes políticos (gestión / oposición). Asimismo, en el interior de cada grupo existían diferenciaciones y agrupaciones formales e informales.

DE TRAIADORES, CALZONUDOS, ZOQUETEROS Y CARNEROS

Carnero, esquiro!; rompehuelgas. “En cuanto hay una huelga, verán cómo trabajo. ¡Y que me griten carnero!”. [Tobías Garzón, *Diccionario argentino*. Barcelona, 1910: 97].

El esquiro! moderno es el eunuco degenerado de antaño, que soportaba gustoso el fiero látigo tendido sobre sus espaldas por desalmados verdugos. [...] cobarde trabajador que degenera en servil esclavo, traiciona al hermano [...] ¡Oh traidor!, eres el maldito Judas abominable que traicionó la justicia por unas cuantas monedas. Jamás debiste haber salido del periodo de gestación. La muerte, con su guadaña fatal, debió tronchar la vida antes que el sol llegara a ti en sus fecundos rayos. [*Tierra y libertad*, Barcelona, 14/12/1910].

El lunes por la mañana se suicidó una niña de 14 años por cuestiones de trabajo. Su hermano, mayordomo de una fábrica en huelga, la obligaba por medio de amenazas, según se asegura, a trabajar contra su voluntad. Avergonzada la pobre niña del ridículo en que se la colocaba, se dirigió al puente de la Salud, arrojándose al fondo del abismo. La desgraciada falleció en el acto. Al tenerse noticia en la ciudad del triste suceso, se produjo un sentimiento general de indignación contra el autor indirecto de la horrible desgracia. El martes por la tarde tuvo efecto el entierro de esta nueva víctima de la burguesía, al que concurrieron todos los obreros conscientes de Sabadell. [*Solidaridad Obrera*, Barcelona, 21/10/1910].

Determinar el sentido contextual de una palabra, así como sus rebordes vagos y ambiguos, no es una tarea imposible. Sin embargo, la empresa se complica si esa noción tuvo orígenes y circuitos propios de las jergas de las clases subalternas. Este es el caso de la noción genérica de “rompehuelgas”. Según se sostiene en un estudio reciente, una de las etiquetas con que se rotula a lxs trabajadorxs que no acatan una medida de fuerza iniciada por la organización obrera es la de “esquirol”. La más aceptada de las versiones data el origen de esta palabra hacia mediados del siglo XIX (1852), derivado del nombre de un municipio de la provincia de Barcelona, llamado *L'Esquirol* (Santa María de Corcó). La razón de esa deriva fue la participación, como rompehuelgas, de un grupo de trabajadorxs de L'Esquirol en la huelga textil de Manlleu (municipio de Cataluña). En catalán “esquirol” significa ardilla. Esta reminiscencia zoológica no es casual y se repite con el uso de “carnero” (“cocodrilo”, “perro”, “cerdo”) para referirse a los rompehuelgas (Marinello Bonnefoy 2012). Otro nombre que los designa que tiene un origen geográfico ya olvidado es el de “krumiro”. Este epíteto también tiene reminiscencias zoológicas, ya que a los “krumiros” venidos del extranjero (norte de África) se les temía por su “mirada salvaje” (Brugnatelli 2006).

Vale aclarar que, pese a su omnipresencia, la historiografía obrera ha indagado poco y nada sobre la ambivalente y numerosa masa de rompehuelgas. Los trabajos existentes son aproximaciones preliminares sobre realidades noratlánticas con particular interés en el mercado de trabajo (Pearson 2017, Rosenbloom 1998, McIvor 1984, Côté 1974); algunas desde una perspectiva sociodemográfica (Ibarz 2015) y sociocultural (Pearson 2016, Marinello Bonnefoy 2012, Noon 2004). Ciertas pesquisas analizan el esquirolaje desde una perspectiva racial (Brown y Boswell 1995, Whatley 1994). Otras ponen énfasis en el estudio de las masculinidades (Kelly 2003, Nordwood 2002). También encontramos algunos análisis respecto a la violencia femenina hacia los rompehuelgas (La Vigne 2016, Krikler 1996). Pero no hay mucho más. Por esto nos parece trascendente tomar a lxs rompehuelgas como una trama de la compleja y perenne formación de la clase obrera.

Como sabemos, el reclutamiento de rompehuelgas no es privativo de ninguna actividad económica particular. Sin embargo, su empleo masivo se produce en aquellas actividades que aglutinan un gran número de trabajadorxs poco cualificadxs, siendo la estiba un caso paradigmático. Por este motivo, la reacción de lxs huelguistas portuarixs es más intensa que la de otras comunidades laborales. En el libro *The Dock Worker*, que aborda las condiciones de trabajo de lxs estibadorxs en el puerto de Manchester durante los años cincuenta, se sostiene que cuando el/la trabajador/a portuarix participaba de un movimiento huelguístico, toda su familia resultaba afectada, tanto por las penurias materiales que el paro acarrea como por la conducta del padre con respecto a la huelga. Mientras que la familia del dirigente huelguista lograba un “status” alto en su comunidad, las familias de “los carneros” quedaban expuestas a “abusos e ignominias, y sufrían tanto o más que el hombre mismo” (Simey 2008, p. 98). Por su parte, Hobsbawm, en su texto sobre los sindicatos en las zonas portuarias, reseña una huelga de estibadorxs en el puerto de Londres del año 1912. Según narra, el movimien-

to fue derrotado y “los esquirols” tuvieron preferencia por sobre lxs huelguistas. Y concluye: “El resentimiento producido por esa huelga no ha desaparecido del todo. Todavía hoy (1964) los obreros se niegan a trabajar con los hijos de los esquirols de 1912” (Hobsbawm 1979, p. 234). Las represalias contra lxs rompeshuelgas y sus familias se intensificaban aún más si el resultado de su actuación traía aparejada la derrota de la huelga. En este sentido, la huelga portuaria de 1966 es ejemplar.

Ya en curso la medida de fuerza, lxs estibadorxs en huelga se encargaron de “persuadir” a lxs rompeshuelgas para que no fuesen a trabajar al puerto. Así quedó plasmado en el periódico bahiense:

Durante la jornada de la víspera, la actitud de los estibadores que realizaron tareas fue censurada por el Sindicato Unido de Portuarios Argentinos por medio de volantes distribuidos en diversos sectores de Ingeniero White. No obstante efectivos de la Subprefectura Bahía Blanca garantizaron la libertad de trabajo como en días anteriores” (LNP, 01/11/1966).

Semanas más tarde, en las páginas de aquel mismo periódico se denunciaba un atentado a la “libertad de trabajo”: “...a pesar de haberse producido en nuestro medio un atentado a la libertad de trabajo (...) continuó trabajándose...” (LNP, 19/11/1966).

Una de las organizaciones políticas que estuvieron activas durante la huelga fue el Partido Comunista. En las notas que publicaron sobre el conflicto portuario, aparecía la problemática de los rompeshuelgas. Si bien no es algo novedoso, el tratamiento que le dieron tuvo un énfasis particular. Según estas notas, lxs rompeshuelgas fueron reclutadxs entre los contingentes de “desocupados sin experiencia”, como era de esperarse, pero también entre lxs pobladorxs de las cárceles y los manicomios. De ello se desprende que no eran “auténticos trabajadores” sino “enajenados y desclasados”. Esto queda ilustrado en distintos pasajes de su periódico partidario:

Los que en esos momentos trabajan –afirmaron– son presos que estaban detenidos en la Isla Maciel y que la prefectura trajo especialmente para intentar demostrar el fracaso del movimiento de fuerza (*Nuestra Palabra*, 25/10/1966).

Pese a que la huelga en los puertos se mantiene con gran disciplina –la ‘normalización’ de la que habla la dictadura se ha obtenido con presos de la isla Demarchi, del instituto Agote y contingentes reclutados entre grupos desocupados... (*Nuestra Palabra*, 01/11/1966).

Los pocos elementos que cumplen labores en el puerto han sido reclutados entre personal desocupado sin experiencia alguna; tanto es así que días atrás hubo que lamentar la muerte de un joven aplastado por la carga de una bodega. Los cogotudos no han hesitado con tal de normalizar el puerto, en ocupar enajenados mentales del hospicio de la calle Vieytes. (*Nuestra Palabra*, 29/11/1966).

Otra de las organizaciones políticas activas durante todo el movimiento huelguístico fue el Partido Revolucionario de los Trabajadores, que se había conformado en 1965. En sus periódicos balances, no se cansaron de insistir en la necesidad de intensificar “... muy especialmente las acciones sobre los carneros y rompeshuelgas” (*La Verdad*, 31/10/1966). Esa fijación respondía a un convencimiento sobre la inviabilidad de la huelga y su inminente derrota si lxs huelguistas eran reemplazadxs por otrxs trabajadorxs, como estaba sucediendo efectivamente en distintos puertos del país. En sus análisis,

también se ocupaban de caracterizar la situación que facilitaba el reclutamiento de rompehuelgas, así como los lugares donde eran reclutados. En este sentido, el siguiente fragmento es muy ilustrativo:

La huelga está difícil, no nos engañemos. La situación miserable de un buen sector de la población crea la existencia de una gran masa de desocupados que se presta para el carneraje. El portuario en sí no ha carnerado. Quienes van a anotarse son changarines que están al 'pique', para utilizar la jerga portuaria. Pero el obrero viejo del puerto, con más conciencia de las luchas sindicales..., sigue firme. [...] existe una buena masa de la población que las está oficiando de carneros. No son portuarios de toda la vida, sino pobladores de las villas que circundan la capital federal, quienes se ofrecen en los lugares de reclutamiento para servir de estibadores. [...] Como consecuencia de la falta de trabajo que existe, repetimos, todo un ejército de desocupados que está dispuestos a trabajar, rompiendo así la resistencia de los auténticos obreros del puerto. *La Razón* del lunes señala que en Bahía Blanca, muchachos del campo, que en esta época del año todavía no tienen trabajo, se ofrecen 'con ventajas' para realizar las tareas del puerto. Aquí en gran Buenos Aires y en la propia capital sucede algo parecido. [...] es necesario evitar el carneraje como problema fundamental (*La Verdad*, 06/11/1966).

Hecha la caracterización, desde el boletín se incitaba a los activistas del PRT a impulsar "equipos de convencimiento" organizados por las Comisiones de Villas para evitar el "carneraje". No se decía nada de los métodos coactivos que de hecho se aplicaban. En este punto, diferente fue la tesitura de otra novel organización, nos referimos a Política Obrera. Ambas organizaciones participaban de un frente político-gremial para dinamizar la huelga portuaria. Política Obrera tenía mayor presencia que el PRT en Bahía Blanca. En su prensa, se publicó una crónica de lo sucedido en aquella localidad bonaerense, la cual concluía con un llamado a "fajar" a los rompehuelgas: "Hay que continuar reprimiendo a los carneros y fajándolos como se ha hecho" (*Política Obrera*, 12/12/1966). Esta construcción gramatical nos indica la prolongación (continuar) de una acción (reprimir/fajar) que ya se encontraba en práctica. Así, lxs huelguistas articulaban, en distintas proporciones, prácticas consensuales y prácticas coercitivas con el objeto de alcanzar mayores grados de adhesión a su movimiento de protesta. Este rasgo común a todos los puertos en huelga mostraba configuraciones singulares en los distintos puertos. En Bahía Blanca, la campaña contra la llegada de rompehuelgas a los muelles del puerto de Ingeniero White se plasmó en una infinidad de panfletos y volantes donde se apelaba a la presión comunitaria del "pago chico" sobre los "carneros" y sus familias. Pues en los pueblos y ciudades intermedias se privilegiaba la estrategia del ostracismo, intentando excluir a lxs rompehuelgas y sus familias de la vida comunitaria. El repertorio de la presión social estaba compuesto por distintas prácticas como 1) identificarlxs en los volantes y la prensa, 2) situarse en las cercanías del lugar de trabajo de lxs rompehuelgas para amedrentarlxs a la entrada y la salida del trabajo, 3) insultarlxs en la vía pública, 4) declararles el «boicot personal», imposibilitando su presencia en los espacios de sociabilidad cotidianos. Claro que estas prácticas no apartaban completamente a lxs rompehuelgas de la vida social de la comunidad (Marinello Bonnefoy 2012). Asimismo, cuando el freno al reclutamiento local de rompehuelgas

funcionaba, la patronal o el Estado buscaba trabajadorxs en otras localidades, quienes no podían mantenerse inmunes a aquel repertorio, pues este era movilizado a las localidades vecinas donde habían sido reclutadxs lxs rompehuelgas. Este conjunto de prácticas implicaba también un repertorio discursivo de confrontación, como el utilizado por lxs huelguistas de Bahía Blanca.

En uno de los tantos volantes hechos circular por lxs huelguistas, se criticaba fuertemente el decreto gubernamental y sus consecuencias y hacía hincapié en el reclutamiento de “carneros”:

Dicho ‘DECRETO’ priva a la Cooperativa de los contratos de trabajo con la Junta Nacional de Granos y mientras eso sucede, grupos de policías de todos los calibres, y Prefectura Marítima, con el ‘Capitán’ OCHOA a la cabeza, ha reclutado una pequeña MAREJADA DE CARNEROS que bien escoltados por las mismas bayonetas que sostienen al Gobierno en el Poder, tratan de destruir una unidad sindical que ha sido ejemplo entre las organizaciones nacionales.⁹

A medida que se acumulaban los días de huelga se abultaba el número de rompehuelgas reclutadxs. Este proceso terminó un tiempo más tarde con la creación de un sindicato paralelo conformado por el núcleo de quienes habían reemplazado en la estiba a lxs huelguistas portuarixs. Ante la consumación de esta organización, la respuesta de los dirigentes del SUPA no se hizo esperar: “...no señores esa no es una organización de obreros portuarios, es un corral de CARNEROS rejuntado de toda la república, y con los elementos más repudiables de la sociedad”.¹⁰

Otra de las escenas que nos acercan a la singularidad bahiense del combate contra lxs rompehuelgas es la que se desarrolló en torno a un grupo particular de éstos: lxs estibadorxs de Necochea y Quequén. Bajo el título “QUE EL PUEBLO DE NECOCHEA Y QUEQUEN LO SEPA”, lxs huelguistas bahienses repartieron en aquellas localidades cientos de panfletos denunciando el reclutamiento de seiscientos “carneros” locales. El pasaje final del volante no ahorra en epítetos hacia aquellxs rompehuelgas y pide la desaprobación de sus conciudadanxs:

Pero no importa, con o sin estos 600 INMUNDOS CARNEROS DE NECOCHEA, la clase Obrera Argentina obtendrá lo liberación nacional, cueste lo que cueste y caiga quien caiga, y cuando ello ocurra, el asqueroso acto de carneraje que están protagonizando estos Cerdos Dirigentes y Obreros que trabajan en el Puerto local servirá de precedente y mal ejemplo para sus propios hijos que vivirán humillados y avergonzados, ante tan bochornoso acto de traición que sus padres cometieran con sus hermanos de clase y estarán arrepentidos de haber venido al mundo para llevar el apellido, de quienes lo único que se merecen es el derecho de QUE UD. COMPAÑERO Y CIUDADANO TRABAJADOR DE NECOCHEA Y QUEQUEN, CUANDO VEA EN LA CALLE A CUALQUIERA DE ESTOS TRAIADORES PORTUARIOS, LES ESCUPA EN EL ROSTRO COMO VERDADERO JUDAS QUE SON.¹¹

9 Fragmento de un panfleto anónimo distribuido en el puerto de Ing. White, Aproximadamente noviembre-diciembre de 1966.

10 DIPPBA, M B, C 15, L 5, f 192, p. 167 (27/03/1968).

11 Fragmento de un panfleto anónimo S/F.

Figura nº 3: Panfleto contra lxs rompehuelgas.



En otro panfleto (ver figura nº 3), los huelguistas bahienses se dirigieron a la masa de obreros de Necochea y Quequén (diferenciándolos de sus dirigentes reclutadores) con el objeto de persuadirla para que se animara a desplazar por la fuerza a “la dirigencia traidora”:

ANIMATE, y deja tu cobardía. TOMA el Sindicato y haz desaparecer por traidores y calzonudos, a los ‘zoqueteros’ dirigentes ya nombrados y con las mesas directivas lleva al gremio de Necochea, al reencuentro de sus afiliados con los estibadores del país y del mundo... Si así lo hicieras, obrero Portuario de Necochea, nosotros, tus com-

pañeros de Ingeniero White, estamos a tu disposición para darte toda la colaboración necesaria para ese reencuentro que te hará recuperar la dignidad perdida.¹²

Un párrafo especial merece la voz de lxs “rompehuelgas”. Un grupo de “changarines” publicó un comunicado dirigido al conjunto de “los compañeros changas”. La solicitada buscaba convencer a “los changas” para que fueran a trabajar al puerto y desestimaran el llamado del SUPA a la huelga:

...recordamos a los compañeros portuarios CHANGAS que de una vez por todas hay que terminar con estos atropellos y la única forma de hacerlo es como sigue:

- 1) No permitiendo que el trabajo se transmita por herencia de sangre al igual que las coronas de reyes y príncipes, como estaba ocurriendo.
- 2) Concurriendo unidos al trabajo y destruyendo su acaparamiento por una pretendida nobleza de la clase trabajadora.
- 3) Eliminar a los dirigentes rentados que son los verdaderos explotadores de la clase DIOS Y LA PATRIA juzgarán nuestra actuación de aceptar y apoyar la nueva reglamentación dictada por el Superior Gobierno de la Nación (LNP, 02/12/1966).

El llamado a trabajar de este grupo de obrerxs changarines intentó legitimarse en clivajes existentes y de larga data en la comunidad laboral del puerto. La interpelación tuvo eco entre lxs changas del puerto.

«DE EFECTIVOS Y CHANGAS»

Las tensiones entre el grupo (minoritario) de “estibadores efectivos” y el grupo (mayoritario) de “estibadores temporarios” es un rasgo que caracterizó a esta comunidad laboral desde los inicios de la organización sindical de lxs portuarixs. Sin embargo, no siempre fue un obstáculo para la coordinación de acciones conjuntas. En Bahía Blanca no lo había sido en el pasado, ya que la huelga de 1961 fue impulsada y sostenida por ambos grupos, y no tenía por qué no serlo en 1966. Por eso algunas agrupaciones políticas actuantes en Bahía cuestionaron la marginación de los changas en la coordinación de la huelga. En este sentido, Política Obrera sostuvo que era

...inaceptable, desde el punto de vista obrero y revolucionario, que los compañeros changas no puedan votar en las asambleas y que se los tenga totalmente marginados. A esto los compañeros changas han contestado de forma ejemplar: Aunque no nos dejan votar y decidir apoyamos todas las medidas de lucha y movilización que resuelva el SUPA. Si desde el punto de vista formal los changas permanentes no están afiliados (con lo que no estamos de acuerdo) desde el punto de vista político son obreros permanentes de una fuente de trabajo, compañeros explotados por el capitalismo, y verdaderos estibadores; y en este sentido fundamental deben votar, decidir y participar como cualquier obrero estibador (*Política Obrera*, 12/12/1966).

Desde la perspectiva de Política Obrera, la tesitura de la mayoría del SUPA debilitaba el movimiento huelguístico, pues marginaba de la vida política del gremio al sector

12 Fragmento de un panfleto anónimo distribuido en el puerto de Quequén S/F. Denuncian a los siguientes dirigentes de Necochea: 1. José Casalanguita, 2. Guillermo Algañaraz, 3. Leocadio González, 4. Arturo Olariaga.

mayoritario replicando en la organización obrera el clivaje existente en el mercado de trabajo. Esto no sólo implicaba un riesgo serio de reclutamiento de rompehuelgas en el sector de changas, sino que marginaba a éste de las actividades de sostenimiento del fondo de huelga. Por esta razón, Política Obrera insistía en que “los changas participen como cualquier compañero portuario en esta tarea fundamental” de sostener el fondo de huelga (PO, 12/12/1966).

CONSECUENCIAS DE LA DERROTA

Si la clase obrera en su conjunto, si los militantes de las diversas organizaciones y gremios tienen conciencia de lo que está en juego, sabrán que la lucha de los portuarios es la de todo el movimiento sindical y que su derrota tendrá consecuencias funestas para todos (*Acción Libertaria*, 12/1966).

El atropello contra los portuarios será nada más que el primero y si hubiésemos sido vencidos, ya se estaría aplicando el reglamento ferroviario. Por eso debemos salir a la lucha entre todos (Dirigente del SUPA en la reunión de delegados de la CCC de la CGT, *Nuestra Palabra*, 06/12/1966).

Como quedó plasmado en las frases del epígrafe, lxs portuarixs fueron conscientes de la inviabilidad de su lucha en condiciones de aislamiento, ya que no se enfrentaban a la patronal portuaria, sino al conjunto de la clase capitalista en el gobierno del Estado. La ausencia de acciones de coordinadas facilitó el trabajo de “limpieza” que había emprendido el gobierno de Onganía. Si bien la derrota afectó al conjunto de la clase obrera, la peor parte se la llevaron lxs obrerxs portuarixs, quienes nunca lograron recomponerse por completo. Esta situación fue más notoria en el puerto de Ingeniero White. Allí un porcentaje alto de lxs trabajadorxs portuarixs que adhirieron a la huelga no lograron reincorporarse. En la Memoria institucional de la COPEL del año 1967, se dejó constancia de la inactividad forzada que se les impuso a lxs socixs de la cooperativa, razón por la cual el ejercicio arrojó un balance negativo. En el mismo documento, esa organización da cuenta de las gestiones realizadas ante las autoridades competentes a fin de lograr la reincorporación de sus socixs al trabajo portuario:

Múltiples han sido las gestiones realizadas por este consejo, que no han escatimado esfuerzos de ninguna naturaleza, a fin de lograr una solución adecuada a este problema que tanto afecta a nuestra masa societaria y en consecuencia a los hogares de nuestros afiliados, nuestro principal objetivo, ha sido y es, lograr la reivindicación de los obreros accionistas en el sentido de obtener para ellos, la autorización necesaria que les permitiera reintegrarse a sus actividades y con ello, poner fin a un período injusto en el cual, la estabilidad económica de sus hogares sufrió consecuencias penosas. A raíz de esta medida a todas luces arbitraria que por todos los medios hemos tratado de solucionar. (*Memoria y Balance*, 1967, pp. 11-12)

Por su parte, el SUPA también denunció la situación que estaban atravesando sus afiliadxs por la falta de posibilidades de trabajo en el puerto. Sostuvieron que la totalidad de sus afiliadxs no pudieron reincorporarse a sus tareas habituales, razón por la cual “numerosos hogares de Ingeniero White y Bahía Blanca, prácticamente en la miseria esperaron por espacio de más de un año la prometida apertura del puerto por

parte de sus autoridades".¹³ En marzo de 1968, el SUPA denunció que ya eran diecisiete los "meses de hambre y de miseria que está sometido el gremio portuario porque se le ha quitado el DERECHO AL TRABAJO traicionado por un grupo de personas que nunca fueron trabajadores portuarios".¹⁴

La derrota implicó un reajuste del mercado de trabajo, a la vez que una desarticulación de las relaciones político-sindicales. Según los datos registrados por la DIPPBA, mientras que en las elecciones sindicales de 1958 el SUPA tuvo la participación de 408 votantes, en las elecciones de 1968 los votantes se redujeron a la mitad (204).

Cuatro décadas más tarde, el Secretario Adjunto del SUPA de Bahía Blanca, Raúl Marín, sostiene que la huelga del 66 marcó una línea divisoria en la historia de la comunidad: "White era una maravilla, ahora es un cementerio. A las tres de la mañana había gente, vos salías del pique y podías entrar en cualquier cantina. Ahora no. La vida de White era el puerto. Ahora es un puerto sin trabajadores" (*El 66. Documentos de Huelgas*, n° 1, Ingeniero White, 2010).

Una de las consecuencias más trascendentes de la derrota obrera fue la consolidación del proceso de transición de la configuración portuaria temporal a la configuración portuaria posttemporal, con alta tecnificación, baja demanda de fuerza de trabajo y un endeble arraigo comunitario. Por eso sostenemos que, sin tomar en cuenta el proceso de lucha y sus resultados, se torna difícil dar cuenta de los cambios en las configuraciones portuarias.

CODA

No es la primera vez que el gremio enfrenta una lucha. En 1957 estuvo 60 días en la calle y el Plan Perren no pasó. No sé cuántos pasarán esta vez, pero el decreto 2729 no pasará (Dirigente del SUPA en la reunión de delegados de la CCC de la CGT, *Nuestra Palabra*, 06/12/1966).

No siempre una huelga perdida es una derrota, pero cuando lo es las consecuencias son devastadoras. A lo largo del movimiento huelguístico de lxs trabajadorxs portuarixs, se solaparon las mejores tácticas patronales para desgastar una huelga con las perores tácticas obreras para no perderla. Sin embargo, la sola combinación de esas dos tácticas no explica la derrota y sus consecuencias de mediana duración. En el plano local, pesó el incremento de la tasa de desocupados, la "balcanización" del movimiento obrero y la virulencia inflexible de una dictadura militar que daba sus primeros e intransigentes pasos. En el plano internacional, jugó un papel decisivo la iniciativa de las principales patronales portuarias hacia una reestructuración de la logística que garantizara una mayor tasa de ganancia. Este último punto queda claro si ampliamos la mirada al plano regional e internacional. Chile, Brasil y Gran Bretaña –entre otros– vivieron procesos similares en la misma coyuntura (1964-1967). Esta internacionaliza-

13 DIPPBA, M B, C 15, L 5, f 171, p 150 (21/12/1967).

14 DIPPBA, M B, C 15, L 5, f 192, p 167 (27/03/1968).

ción no pudo ser contrarrestada por la solidaridad internacional de lxs trabajadorxs portuaries de otros países.

Aún quedan muchas aristas sobre las que indagar y profundizar, todavía hoy no existe un abordaje integral del conflicto que dé cuenta de su devenir en todo el sistema portuario argentino. Asimismo, esa huelga permite adentrarnos en la singular cultura sindical de lxs estibadorxs desde una mirada que rompa con los enfoques centrados en el Estado-nación como última frontera contenedora de procesos sociales. Algo de esto quisimos indagar a través de la figura del rompehuelgas, de una forma preliminar y parcial.

BIBLIOGRAFÍA

- BERROTARÁN, P. & J. C. VILLARRUEL, 1994. Tiempos de derrota: los estibadores de Buenos Aires. 1955-1966. En: P. BERROTARÁN & P. POZZI (comp.) *Estudios inconformistas sobre la clase obrera argentina (1955-1989)*. Buenos Aires: Letra Buena. pp. 71-87.
- BERROTARÁN, P., 1997. La privatización y los trabajadores del puerto de Buenos Aires (1991-1996). *Taller*, vol. 2, n° 3, pp. 124-136.
- BROWN, C. & T. BOSWELL, 1995. Strikebreaking or Solidarity in the Great Steel Strike of 1919: a Split Labor Market, Game-Theoretic, and QCA Analysis. *American Journal of Sociology*, n° 100, vol. 6, pp. 1479-1519.
- BRUGNATELLI, V., 2006. Tra folklore e storia sociale. L'affermarsi dei crumiri. En: N. Grandi y G. Iannaccaro (eds.), *Zhì. Scritti in onore di Emanuele Banfi in occasione del suo 60° compleanno*, Cesena-Roma, Caissa. pp. 139-151.
- CÔTÉ, A., 1974. Le droit de piqueter, les briseurs de grève et les tribunaux de droit commun. *Relations Industrielles / Industrial Relations*, n° 29, vol. 3, pp. 606-614.
- DAVIES, S., C. J. DAVIS, D. DE VRIES, L. H. VAN VOSS, L. HESSELINK & K. WEINHAEUER, 2017. *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Londres y Nueva York: Routledge. 863 p.
- GHIGLIANI, P. (2008). La noción de derrota en la historia reciente del movimiento obrero argentino. *V Jornadas de Sociología de la UNLP*, 10, 11 y 12 de diciembre de 2008, La Plata, Argentina. En: *Actas. La Plata: UNLP. FAHCE. Departamento de Sociología*.
- GONZÁLEZ PRIETO, P., 1964 Puertos marítimos de la provincia de Buenos Aires: su función económica. *Anales CIC*, La Plata.
- HOBBSAWM, E., 1979. Los sindicatos en las zonas portuarias. En: E. HOBBSAWM, *Trabajadores: Estudios de historia de la clase obrera*. Barcelona: Editorial Crítica, pp. 215-243.
- IBARZ GELABERT, J., 2015. Els esquiroles de la vaga d'octubre de 1931 al port de Barcelona, *Barcelona quaderns d'història*, n° 22, pp. 247-260.
- IZAGUIRE, I., 1994. Problemas metodológicos y construcción de observables en una investigación sobre luchas obreras. En: D. CAMPIONE (Comp.) *La Clase Obrera de Alfonsín a Menem*. Buenos Aires: CEAL. pp. 12-23.
- JAMES, D., 1999. *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*. Buenos Aires: Sudamericana. 366 p.
- KELLY, B., 2003. Bad Ol'Boys: Scabs, Labor Spies, and Gun-Slinging Entrepreneurs. *Reviews in American History*, n° 31, vol. 1, pp. 101-109.
- KORZENIEWICZ, R. 1989. Labor Unrest in Argentina, 1887-1907. *Latin American Research Review*, vol. 24, n° 3, pp. 71-98.
- KRIKLER, J., 1996. Women, Violence and the Rand Revolt of 1922. *Journal of Southern African Studies*, vol. 22, n° 3, pp. 349-372.

- LA VIGNE, D., 2016. Rebel Girls: Women in the Mesabi Iron Range Strike of 1916. *Minnesota History*, vol. 65, n° 3, pp. 90-100.
- MANGIANTINI, M., 2019. La huelga de 1966 en el Puerto de Buenos Aires. ¿Caso excepcional de resistencia o preludio a la radicalización? *Avances del Cesor*, vol. XVI, n° 20, pp. 53-76.
- MARINELLO BONNEFOY, J. C., 2012. Traidores. Una aproximación al esquirolaje en la provincia de Barcelona, 1904-1914. *Ayer*, n° 88, pp. 173-194.
- MARX, K., 2002. *El Capital*, 3t, 8v., Buenos Aires: Siglo XXI. 523 p.
- MARX, K., 2007. *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (borrador 1857-1858)*, vol. I. Buenos Aires: Siglo XXI.
- McIVOR, A., 1984. Employers' Organization and Strikebreaking in Britain, 1880-1914. *International Review of Social History*, n° 29, vol. 1, pp. 1-33.
- NOON, M., 2004. "It Ain't Your Color, It's Your Scabbing": Literary Depictions of African American Strikebreakers. *African American Review*, n° 38, vol. 3, pp. 429-439.
- NORWOOD, S. H., 2002. *Strikebreaking and Intimidation: Mercenaries and Masculinity in Twentieth-Century America*. USA: University of North Carolina Press. 328 p.
- PEARSON, C., 2016. A Tale of Two Men: Class Traitors and Strikebreaking in Cleveland. En: C. PEARSON, *Reform or Repression: Organizing America's Anti-Union Movement*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press. pp. 91-125.
- PEARSON, C., 2017. 'Free Shops for Free Men?': The Challenges of Strikebreaking and Union-Busting in the Progressive Era. En: C. PEARSON & R. FEURER, *Against Labor: How U.S. Employers Organized to Defeat Union Activism*, Chicago: University of Illinois Press. pp. 51-77.
- POLANYI, K., 2001. *La gran transformación*. Buenos Aires: FCE. 399 p.
- ROSENBLOOM, J. L., 1998. Strikebreaking and the Labor Market in the United States, 1881-1894. *The Journal of Economic History*, n° 58, vol. 1, pp. 183-205.
- SCHNEIDER, A., 2005. *Los Compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo, 1955-1973*. Buenos Aires: Imago Mundi. 432 p.
- SIMEY, T.S., 2008. La comunidad portuaria y el sindicalismo. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n° 1, pp. 97-100.
- SNITCOFSKY, V., 2011. Villas de Buenos Aires y conflictos portuarios bajo el gobierno de Onganía: aportes para un análisis de la articulación entre sindicalismo de base y organización territorial. En: V. BASUALDO (Coord.). *La clase trabajadora argentina en el siglo xx: experiencias de lucha y organización*. Buenos Aires: Atuel. pp. 51-80
- TOLOSA, E. 1969. *¿El problema portuario argentino resuelto? ¡Qué ganas de macanear!* Buenos Aires: s/n. 250 p.
- VAN VOSS, L. & M. VAN DER LINDEN, 2003. Estibadores: Configuraciones 1790-1970. *Historia Social*, vol. 45, pp.35-52.
- WHATLEY, W. C., 1994. African-American Strikebreaking from the Civil War to the New-Deal. *Social Science History*, vol. 17, pp. 525-558.
- ZAPATA, A. B., 2009. Micro-escenarios de trabajo, obreros y dictaduras. Lo posible, lo problemático y lo complejo en la reconstrucción de la conflictividad laboral en estibadores del Puerto de Ingeniero White. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.
- ZAPATA, A. B., 2014. *Andamios de experiencias: Conflictividad obrera, vigilancia y represión en Argentina. Bahía Blanca, 1966-1976*. Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. 421 p.
- ZAPATA, A. B., 2017. Portuarios en lucha: de la huelga de 1966 a la demanda por un "puerto-fábrica" en Bahía Blanca. *Revista Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, n° 11, pp. 163-182.