

EL GOBIERNO QUIERE UN PUERTO DIFERENTE

EL RÉGIMEN LABORAL Y OPERATIVO DE LOS PUERTOS FUE MODIFICADO

BUENOS AIRES, 8 (UPI). - Ha sido modificado el régimen laboral y operativo de los puertos nacionales, mediante las leyes 16.971 y 16.972 y el decreto 2.729 que dio a conocer el Poder Ejecutivo. Una de las disposiciones principales es la que concede al capitán de puerto las funciones de coordinación de todas las tareas de las reparticiones que se desenvuelven en el ámbito portuario. También se impone la habilitación de las instalaciones durante las veinticuatro horas del día y se crea el

horario de trabajo de 24 horas, dividido en cuatro turnos de 6 horas cada uno. Se anticipa que próximamente se dictarán normas complementarias "que hagan efectivas la estabilidad y seguridad del auténtico trabajo portuario". Asimismo, una de las leyes dispone que las tareas insalubres no podrán "bajo ningún concepto" compensarse con mayor pago.

Diario *La Nueva Provincia*
Bahía Blanca, 9 de octubre de 1966

UN CAPITÁN SIN BARCO

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 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.

Diario *El Estibador*. Ing. White, 8 de febrero 1967

REBELDIA Contra el Gobierno Nacional del Capitán de Puerto Ochoa

Pese a la decisión de la Secretaría de Trabajo, de aplicar en los Puertos de Bahía Blanca, los convenios colectivos de Trabajo del S. U. P. A. y de U. R. G. A.

El Capitán Ochoa se niega a aplicarlo

¿Quién gobierna en la Argentina!

**¿El General Onganía o el
Capitán de Marina José M. Ochoa?**

CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO
Delegación Regional Bahía Blanca.

Panfleto distribuido en el puerto de Ing. White. Fecha aproximada: octubre - noviembre de 1966

PORTUARIOS CONTRA LA REESTRUCTURACIÓN

Emitió una declaración la filial Ing. White del Sindicato Unido Portuarios Argentinos. Está refrendada por el Secretario General y por el Tesorero de la organización, señores Ismael Paiz y Gerardo A. García, respectivamente y expresa textualmente:

"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, mediante la aplicación de las leyes 16.971 y 16.972 y el decreto ley 2.729/66, ha sido concebida a espaldas de la organización obrera de los estibadores, que es la pieza fundamental en la explotación económica de nuestro puerto. 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".

Diario *El Sureño*. Bahía Blanca, 11 de octubre de 1966

LAS PROMESAS

Los trabajadores estamos cansados de escuchar promesas que no se cumplen. Un gobierno, otro y otro, no han señalado más que porvenires venturosos, y lo único que han hecho es trabajar para los que siempre salen ganando cuando el río está revuelto.

Diario *El Estibador*. Ing. White, 8 de febrero de 1967

NUEVAS AUTORIDADES

BUENOS AIRES.- Las medidas adoptadas por el P. E. para poner orden en las tareas portuarias, comenzarán a aplicarse en los días próximos cuando asuman sus cargos las nuevas autoridades. La principal designación corresponde al capitán de navío Mario Andrés Durrieu, quien asumirá la capitanía de los puertos de Buenos Aires y Dock Sur,

en tanto el capitán de fragata José María Ochoa asumirá idéntica función en Bahía Blanca. Asimismo, en el curso de la semana se espera que asuma sus funciones el interventor en Líneas Marítimas Argentinas, capitán de navío Julio Poch.

Diario *El Sureño*. Bahía Blanca, 9 de octubre de 1966

EL 66

DOCUMENTOS DE HUELGA

Año I / N° 1 / 1 de julio de 2010

Museo del Puerto de Ing. White

¿QUIÉN SE QUIERE ACORDAR DE ESTO?

Ante Uds. hay un diario. Un diario que pondrá en sus planas, durante tres números sucesivos, una serie de panfletos, solicitadas, artículos periodísticos, discursos de los funcionarios del gobierno de turno, fotografías y testimonios de vecinos que darán cuenta del proceso de la huelga de los trabajadores del puerto en 1966.

El transcurso de estas últimas décadas en Ing. White evidenció que los sucesos de aquel año tuvieron como consecuencia un quiebre definitivo en la relación Trabajadores-Puerto-Estado. Ello trajo aparejado, al mismo tiempo, un punto de inflexión en la organización de la vida cotidiana del pueblo. Su impacto motivó una toma de partido de la comunidad y, aún hoy, significa una divisoria en el tiempo colectivo: *Eso fue antes o después de la huelga.*

La nueva normativa rubricada por Onganía proponía, más inmediatamente, la reforma del sistema de contrataciones de trabajo y pretendía, con ello, iniciar el cambio de un modelo de "puerto sucio" (así la denominación en los discursos técnicos y oficiales) hacia un puerto "abierto y competitivo". La confrontación que suscitó esta medida por parte de los trabajadores no se sustentó en una oposición a esa "modernización" arbitraria e inconsulta, sino más bien en el hecho de que el costo de esa transformación fuera cargado sobre los hombros de los obreros. De esta manera veían perder, en principio, una serie de beneficios históricos (obtenidos durante la etapa peronista) y, más tarde, la propia posibilidad de ingresar al puerto por trabajo. La concepción de ese

puerto "eficiente y moderno" exigía otro tipo de trabajador.

White era una maravilla, ahora es un cementerio. A las 3 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- confirma hoy Raúl Marín, Secretario Adjunto del SUPA local.

La secuencia de presentación de los documentos de huelga para este primer número del diario sigue un criterio conceptual antes que cronológico. Quedan ordenados, primero, por el anuncio y la implementación de la nueva legislación portuaria y sus repercusiones en Ing. White. A continuación, el discurso técnico y político del gobierno para justificar dicha reforma. Luego, la convocatoria a la huelga por parte de los estibadores y las tensiones que implicó el cambio en la relación Obrero y Estado. Por último, el efecto más notorio de aquellas medidas: la inmediata restricción al trabajo.

Una cuestión final. A más de cuarenta años de aquel conflicto, es posible trazar una línea que vincule ese modelo de "puerto moderno y eficiente" de 1966, con la conformación en 1993 del Primer Puerto Autónomo de la Argentina (administrado por un Consorcio de Gestión) en Ing. White. *¿Quién se quiere acordar de esto?* pregunta Ismael "El Chingolo" Paiz, ex Secretario General de SUPA-Bahía Blanca durante aquella huelga, para señalar así un proceso difícil inclusive para la memoria, y sin embargo tan vigente que, al mismo tiempo, puede llegar a advertir: *Ojo, esa huelga no la levantamos más.*

EL DISCURSO OFICIAL

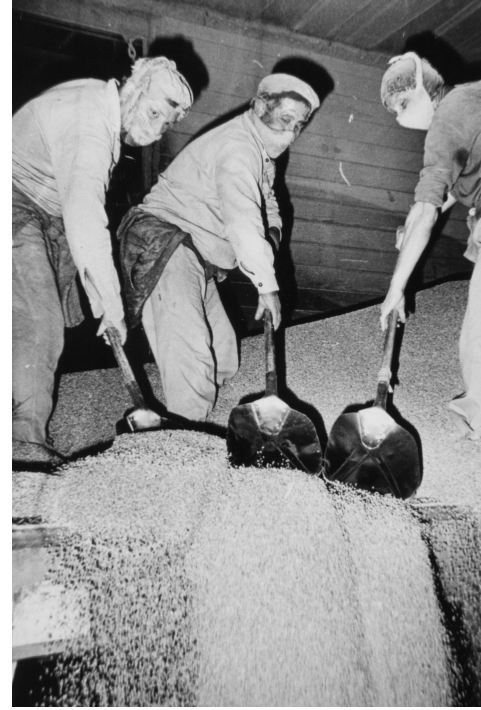
El Secretario de Transporte, ingeniero Antonio R. Lanusse hizo una exposición acerca del régimen portuario, recientemente eliminado, y del nuevo que comienza a regir desde hoy. A continuación un fragmento del discurso pronunciado por radio y TV.

El gobierno de la Nación ha dictado dos leyes fundamentales para la salud económica y moral del país que se relacionan con el trabajo en los puertos. La población en general no tiene conciencia del serio problema que representa para la economía el mal aprovechamiento de los puertos y su alto costo operativo que ha hecho que se los tenga entre los más caros y desorganizados del mundo, siendo calificados de "puertos sucios" por los armadores internacionales, que han fijado por ese motivo un sobreprecio. Las causas de la mencionada situación radican en la desorganización general y fundamentalmente en el régimen de trabajo. Las condiciones en que se realiza

la carga y descarga de los buques en los puertos del país permiten afirmar que aún cuando dispusiéramos de puertos modernos, con utillajes e instalaciones óptimas aún seguirían siendo los más caros del mundo mientras subsistan las actuales condiciones anárquicas de trabajo y remuneraciones en las tareas portuarias. El salario de los estibadores es elevado. Pero la cosa no termina ahí, porque si el trabajo es declarado insalubre, cosa que en la práctica se ha llevado al 100 % de los casos en Bahía Blanca, el costo del trabajo aumenta.

Diario Clarín. Buenos Aires, 20 de octubre de 1966

EMBARQUE RÉCORD



Una cifra record, que no registraba precedentes en los últimos treinta años, se produjo durante 1965 en materia de embarques de cereales por los puertos locales.

Diario La Nueva Provincia. Bahía Blanca, enero 1966

**“ NOSOTROS
REPARTIMOS
TRABAJO,
NO MISERIA ”**

Manuel Rodríguez
Capitanía de Puerto

Entrevista 10/09/2008
Archivo Oral Museo del Puerto

ES NECESARIO TRANSFORMAR EL PUERTO SUCIO EN UN PUERTO MODERNO

EL ESTADO DE LAS COSAS

por Antonio Zuidwijk, especialista en Logística Internacional

Antes de la reorganización portuaria de 1966, el costo total para descargar una tonelada de carga general "suelta" e ingresarla en el depósito fiscal de la AGP, había llegado a la increíble cifra de 100 U\$S. Esta se redujo en poco tiempo a 12 U\$S

A partir de 1943, todas las leyes y decretos que se promulgaron, limitaron las iniciativas privadas en el sector portuario. Muchos que estudiaron la historia de los puertos argentinos opinan que, desde ese momento, se perdieron de vista los factores económicos y, con una política de centralización totalmente contraria a lo que pasaba en esa época en

otras partes del mundo, comenzó la hegemonía del Puerto de Buenos Aires sobre el resto del país, no solamente para los movimientos de las mercaderías que en el lenguaje marítimo se llaman "carga general", sino también para los embarques de cereales. El puerto de Bs. As. presentaba, desde los años '50 hasta 1966, el siguiente panorama:

ma: una Administración Portuaria que no mostraba ningún interés por la parte económica de la operación; "empresarios" que pensaban que lucraban más con altos costos y que, en muchos casos, trabajaban en negro; y sindicatos salvajes que nadie controlaba. Éstos hacían regularmente paros parciales en algún buque en el puerto, presentando exigencias de pagos adicionales que eran inventados, especialmente para cargas que ellos declaraban "peligrosas" o "tóxicas" pero que, en realidad, no lo eran y que no constaba siquiera en ningún lado del reglamento, ni de los manuales de carga peligrosa. Por ello exigían un pago adicional del jornal del

50% o del 80%. También exigían pagos adicionales por horas extraordinarias, que eran mayores que los reglamentados. En 1966 se había llegado a una situación insostenible en los puertos, que dañaba seriamente a la economía del país. La creación de la "Capitanía" resultó sumamente importante. Por primera vez desde 1942, sus medidas de saneamiento dieron nuevamente a las empresas privadas un rol activo en el desarrollo portuario y permitieron que, con sus inversiones, hicieran sus aportes al crecimiento del puerto.

<http://www.azuidwijk.com.ar/capitulo23.html>
30 de noviembre de 2009

“LA GENTE NOS ODIABA A LOS PORTUARIOS PORQUE GANÁBAMOS MUCHO”

La cuestión es que de la noche a la mañana nos quisieron cambiar la forma de trabajo, el horario, todo. Y no quisimos. En el '66, te explico, ya hacía rato que venían diciendo que el puerto era un puerto sucio porque era un puerto caro y nos echaban la culpa a los estibadores, claro, el hilo siempre se corta por lo más delgado, entonces la culpa era nuestra.

Entrevista a Anibal Marziani. 30 de julio de 2009. Archivo Oral Museo del Puerto

Cuadro Comparativo De Los 2 Sistemas

Esquema realizado por técnicos vinculados a esferas oficiales.

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.		De 7:30 hora a 11	De 0 hora a 4	1	
			De 4:30 hora a 6	1	
			De 6 hora a 7:30	1	
Cuando la ocupación era de 24 horas, el personal no trabajaba si no se le abonaban 10 jornales.		De 13:30 hora a 17:30	De 12 hora a 13:30	1	
			De 18 hora a 19:30	1	
			De 19:30 hora a 23:30	1	
				7	

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

Diario Clarín. Buenos Aires, 20 de Octubre de 1966

¿QUIÉN HA SIDO EL CULPABLE DE QUE LOS PUERTOS DE BAHÍA BLANCA FUERAN CONSIDERADOS MÁS COSTOSOS?

A simple vista de la persona ajena a este problema, pareciera que el obrero ha sido el directamente culpable de esta situación; sin embargo a toda persona vinculada con las actividades portuarias no escapa el problema, estableciendo que si bien los obreros cobraban sus jornales, no eran los responsables directos, sino el sistema que imperaba en nuestros puertos, pues las empresas de estibajes cargaban los buques por administración; es decir que cuanto más elevado era el costo de estos trabajos mayor era el beneficio de estas empresas que, sobre la totalidad de los jornales pagados facturaban un porcentaje para solventar "gastos de administración". Por tales razones, el 11 de mayo de 1961 un conjunto de auténticos portuarios, cansados de ser digitados como los culpables de que los puertos locales fueran los más caros, se asociaron en forma de cooperativa, quedando constituida desde esa fecha C.O.P.E.L. (Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Limitada) de Ingeniero White. Desde entonces esta institución obrera ha bregado para que en todos los trabajos del puerto sea creada una tarifa especial, es decir, que el exportador sepa con anticipación el costo real de la operación y no quede librado a un costo ignorado que, por razones de lucro, las empresas lo elevan intencionalmente, a su directo beneficio.

Consejo de Administración de C.O.P.E.L

Fragmento de Solicitud N° 1. Diario El Sureño. Bahía Blanca, 12 de noviembre de 1966

19 DE OCTUBRE
DE 1966

TOTAL INACTIVIDAD EN LOS PUERTOS DE BAHIA BLANCA

PRIMER DÍA DE HUELGA

En asamblea celebrada en la tarde de la víspera, afiliados al SUPA, filial Bahía Blanca, resolvieron realizar un paro de actividades por tiempo indeterminado en las estaciones marítimas locales. De tal modo, dicho gremio se opone al nuevo régimen establecido por el gobierno nacional para el funcionamiento de los puertos.

Diario *La Nueva Provincia*. Bahía Blanca, 20 de Octubre de 1966

EL SUPA LOCAL QUIERE LLEGAR A UN ACUERDO LA NEGOCIACIÓN

Con la firma del titular del SUPA se envió un telegrama al presidente de la Nación Juan Carlos Onganía. El texto indica:

Habiendo levantado huelga portuaria de puertos de Bahía Blanca día 21 de octubre en gesto patriótico a fin evitar males imprevisibles con estupor vemos que habiendo este sindicato acatado nueva reglamentación portuaria, autoridades encargadas de aplicarlas han transgredido las mismas.

Posteriormente formuló declaraciones aclaratorias Ismael Paiz quien indicó que la huelga declarada el jueves pasado había sido levantada al día siguiente para posibilitar un arreglo entre las partes, pero destacó que eso no sólo no se había logrado sino que *por el contrario nos encontramos con que las empresas tomaban personal sin consultar al sindicato*. Por último dijo que la solución la esperaban del Poder Ejecutivo y no de la Capitanía de Puertos.

Diario *EL Sureño*. Bahía Blanca, 26 de Octubre de 1966

NO HUBO ENTENDIMIENTO VUELTA A LA HUELGA

Guardias armados patrullan el puerto en previsión a cualquier incidente que pudiera suceder.

Comenzó esta madrugada a la cero hora la huelga por tiempo indeterminado declarada ayer por el SUPA en apoyo de sus demandas. La huelga fue proclamada por entender que se habían violado las disposiciones del turno rotativo y de leyes de trabajo. El anuncio se hizo mediante un comunicado que indicaba:

1º A partir de la 0 hora del miércoles y por tiempo indeterminado se declara un paro total de actividades en el puerto de Ingeniero White.

2º Será presentado un recurso de amparo ante el juzgado federal por violación al convenio laboral de 1961 y porque las nuevas leyes destruyeron el sistema de contratación vigente desde entonces.

Diario *EL Sureño*. Bahía Blanca, 26 de Octubre de 1966

A LA OPINIÓN PÚBLICA

Los Obreros Portuarios de Bahía Blanca nos encontramos de pie y dispuestos a luchar contra este nefasto decreto hasta las últimas consecuencias, porque somos conscientes que de aceptarlo, el hambre y la miseria entrará por la puerta grande de nuestros hogares, porque eliminar el TURNO ROTATIVO, el cual permite repartir los días de trabajo equitativamente, significa avasallar los derechos obreros legítimamente conquistados.

C.O.P.E.L., ha sido en los Puertos de Bahía Blanca, el ejemplo de la carga y descarga de cereales, C.O.P.E.L., ha sido y es, en B. Blanca, el ejemplo de la ayuda social, pero no obstante eso, el "DECRETO" 2729/66, también la ataca, y nosotros los obreros portuarios, debemos creer que no es casual que ataque a la Cooperativa de Estibadores, sino que demuestra que la política del Gobierno está dirigida directamente contra los intereses de todos los obreros portuarios del país.

Sepan los compañeros trabajadores y la opinión pública en general interpretar que lo que aquí exponemos los obreros portuarios no es nada más ni nada menos, que una amarga realidad que vive todo el pueblo Argentino.

"VIVA LA PATRIA Y VIVA LA HUELGA"

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

ACTUALIDAD por LAHITTE



" PESQUEROS "

—¡ Otros barquitos han vuelto!
—Ellos son muy seguidores,
pues, saben que a "río revuelto...
¡ganancia de PESCADORES"!

Diario *La Nueva Provincia*. Bahía Blanca, 20 de octubre de 1966
(Evidentemente, el diario entendía cualquier reclamo de los trabajadores como amenaza roja en el marco de la "guerra fría")

EN EXCLUSIVA

UNA ENTREVISTA AL EX-SECRETARIO DEL SUPA, ISMAEL PAIZ

LA HUELGA YA NO LA LEVANTAMOS MÁS

Durante un encuentro realizado en la Cocina del Museo del Puerto, "El Chingolo" Paiz relató cómo las normativas adoptadas por el gobierno de Onganía sorprendieron a los trabajadores de White, y de qué manera debieron adoptar medidas de fuerza para no perder los beneficios conseguidos.

¿Por qué empezó la huelga?

Por las conquistas, nos sacaron todas las conquistas, nos sacaron todo. El 19 de octubre fuimos a la huelga y el 21 la levantamos. Y después fuimos de vuelta a la huelga, ya no levantamos más después.

¿Cómo deciden tomar esta medida de fuerza?

Acá siempre se hizo por asamblea, pongámosle 400 afiliados en total. La decisión fue unánime, el afiliado siempre respetó la huelga, siempre. La COPEL fue la que sostuvo la huelga. Después la gente se empezó a abrir para un lado o para el otro.

¿Pensaron que se iba a prolongar durante tanto tiempo?

No lo pensábamos. Nosotros, los estibadores, somos gente que dice: *¡Esto se hace así!* y se hace así, aunque te mueras de hambre.

¿Qué es lo que se perdió?

El turno rotativo, eso es lo principal. Eso se pierde por la autoridad del gobierno que hicieron desaparecer todo, todo eso.

¿Por qué?

Un acuerdo entre el gobierno y la parte empresaria.

Pasa lo siguiente, cuando empiezo a trabajar con la empresa (luego que me habilitaron), ¿sabés cuántos vagones a granel descargábamos entre 6 personas?... ¡7 vagones de 50 metros!, ¡entre 6, eh!

¿Sabés qué? Yo me acuerdo, tengo una anécdota: un día que yo llegué a casa a la una de la tarde, vivía en un conventillo acá cerca, me bañé en un fuentón, me senté a la mesa y mi señora me sirvió la comida, me dice: *-Comé-* y yo le digo: *-Comé vos, si tenés hambre.* No podía ni levantar la cuchara a la boca, ¿sabés lo que es descargar 7 vagones de 50 metros

entre 5, 6 personas? Y si no lo hacías, al otro día no entrabas, no te daban más trabajo. Antes, cuando la COPEL tenía trabajo, normalmente se hacían 3 vagones o 4 vagones pero iban 4 personas de cada lado: 8 personas en total. Después de la huelga se ahorran a 4 personas y teníamos que hacer el doble de trabajo. Ya no era humano eso, no era humano. Ya le digo: la gente estaba obligada a hacerlo porque si no al otro día no entraba a trabajar. Había que hacer la misma cantidad de trabajo con menos personal, la misma cantidad no, ¡más trabajo!, ¡el doble! y el pago era el mismo, el jornal que estaba entonces no estaba actualizado.

En definitiva, el puerto se empieza a venir abajo después de la huelga porque las conquistas desaparecieron todas.

Entrevista Ismael Paiz
Archivo Oral Museo del Puerto, Agosto 2008

EL TEXTO DE LEY QUE MODIFICÓ LAS RELACIONES DEL TRABAJO PORTUARIO:

Art. 1. La Administración General de Puertos y los demás organismos competentes de la Administración Pública nacional, incluso los descentralizados y las empresas del Estado, dispondrán las medidas necesarias para que las instalaciones portuarias estén habilitadas durante las veinticuatro horas del día. El trabajo de las empresas que operan en la carga y descarga de buques se regirá por las leyes 11544, 4661 y 11640 y decreto ley 2446/1956 y complementarios.

Art. 2. La Secretaría de Estado de Trabajo podrá delegar en los capitanes de puerto la policía del trabajo portuario, incluyendo, la aflicción de las sanciones previstas en las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, así como también la determinación de las tareas o mercaderías insalubres y peligrosas en las distintas actividades portuarias.

Art. 3. Toda divergencia respecto de una determinada tarea a cumplirse en los puertos, ya sea acerca de su presunta insalubridad o de cualquier otra índole, deberá ser necesariamente sometida a resolución de la autoridad competente, sin que de ningún modo pueda interrumpirse la tarea de que se trate. El incumplimiento de las obligaciones impuestas por el presente artículo será causal suficiente para inhabilitar a los responsables, permanente o temporariamente, para realizar tareas en el puerto.

Art. 4. Las tareas insalubres no podrán bajo ningún concepto compensarse con mayor paga, debiendo reducirse la jornada en la forma legalmente autorizada.

Art. 5. La Administración General de Puertos llevará el registro de las empresas de estibaje y reglamentación de las mismas. El Registro de las Empresas de Estibajes de puerto contendrá los datos de identificación de las empresas; los testimonios de inscripción en los organismos pertenecientes y en especial Prefectura Nacional Marítima, Registro Público de Comercio, Caja de Jubilaciones para el Personal de la Navegación, Dirección General Impositiva y Secretaría de Estado de Trabajo; la relación de elementos propios afectados a las tareas, así como todo otro dato que establezca la reglamentación para el mejor control de las mismas.

Art. 6. La Prefectura Nacional Marítima actualizará y mantendrá al día el registro del personal de estiba creado por decreto ley 6676/1963.

Art. 7. Declárese a la presente ley de orden público.

Art. 8. Derógase toda otra disposición que se oponga a la presente.

Art. 9. Comuníquese, etc.

Onganía - Salimei - Lanusse

Ley 16972, promulgada el 7 de Octubre de 1966

LAS CRUCES

La gente se empezó a ir porque no te dejaban entrar, a muchos compañeros los "marcaban"... Porque había una Capitanía de Puerto y no los dejaban. Te ponían cruces: "este sí, este no". Si tenías 5 cruces no podías entrar. Para entrar a trabajar tenías un documento. Vos ibas y si estabas con las cruces no podías trabajar. A ellos les parecía que eran los más... no revoltosos, sino por ahí los que más daban la cara por los compañeros.

*Entrevista a Carlos Florido.
Archivo Oral Museo del Puerto, Marzo 2005*

"ONGANÍA ME ECHÓ DEL PUERTO COMO HIJO DE INGENIERO WHITE"

*Alberto "El Porteño" Cáceres
Estibador*

*Entrevista 10/09/2008
Archivo Oral Museo del Puerto*

EL CAPITÁN DE FRAGATA OCHOA DIO A CONOCER UN COMUNICADO QUE EXPRESA:

Con motivo de la huelga decretada por la organización gremial portuaria 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.

Diario El Sureño. Bahía Blanca, 20 de octubre de 1966

RESCINDIÓ EL CONTRATO CON COPEL LA JUNTA DE GRANOS

En el buque argentino "Blas 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.

*Diario La Nueva Provincia.
Bahía Blanca 27 de octubre de 1966*



Puente La Niña. A la derecha, el "camino de los piqueros". Aprox. 1920

NOTICIAS DEL CAMINO

Tenemos una foto. En ella asistimos a lo que parece un desfile cívico-militar en el cual una banda de la Sociedad Recreativa, Coral y Musical "La Siempre Verde" formada por trabajadores que además hacían música- y marineros de la Subprefectura descienden del puente La

Niña. A la izquierda, rodeada de tamariscos, la sede de la "Missions to Seamen", una organización presente en la mayoría de los puertos del mundo en la cual los marineros, ingleses en particular, se reunían a jugar, beber y rezar. Muy cerca, en la esquina inferior izquierda, forma una

cuadrilla de *boy scouts* de la agrupación Ernesto Pilling. Hacia el centro, una serie de barreras regulan el acceso al puente, delimitado por las vías del otro ferrocarril inglés, Buenos Aires al Pacífico. Unos chicos, seguramente hijos de obreros, saludan al fotógrafo en el margen. Estas situaciones delimitan con claridad toda una época del puerto de Ingeniero White: la época en que éste era propiedad de una empresa ferroviaria inglesa. La

época en que, alrededor de la estación y el puerto se fueron asentando cientos de inmigrantes que constituyeron la mano de obra de esa estación marítima. Capital inglés y mano de obra inmigrante para exportar toneladas de trigo a Europa era la fórmula del progreso, según los gobernantes de la época. Pero los bajos salarios y las deficientes condiciones de trabajo hacían que ese progreso no alcanzara a todos. En julio de 1907, un grupo de remachadores que construían los elevadores n° 1 y n° 2 del Ferrocarril Sud se declaró en huelga. Tras retirarse del muelle y reunirse en la Casa del Pueblo, fueron reprimidos por la Subprefectura. Una de las dos víctimas de entonces fue José Falcioni, que había participado de la fundación de "La Siempre Verde". En el centro mismo de la foto, alguien sostiene el estandarte de esa sociedad.

A la vera del puente se ven algunas siluetas, ubicadas en el inicio de un camino que conducía al muelle de elevadores. Es probable que los huelguistas de 1907 hayan vuelto del puerto por ahí. Lo que es seguro es que ese fue el trayecto que diariamente recorrieron durante décadas los estibadores de White para alcanzar el puesto de contratación. A partir de las políticas implementadas por Onganía en 1966, ese camino no se transitó más. Pero el camino permaneció en la memoria de los estibadores. Una historia del puerto de Ingeniero White deberá reconocer, en esa senda de tierra, las modificaciones en la organización del trabajo y en la relación entre el Estado y los trabajadores.