950
ESTUDIANTES

15
DOCENTES

72
TRABAJADORES PORTUARIOS Y PETROQUÍMICOS

SE ENCONTRARON EN EL AULA-COCINA DEL MUSEO
ENTRE 2006 Y 2012 PARA PENSAR Y DEBATIR
EL PUERTO DE HOY.

Instituto Cultural
Gobierno de Bahía Blanca

MUSEO del PUERTO
de Ingeniero White

# ¡QUÉ MAESTRO!

## EL TRABAJADOR COMO DOCENTE
## LA HERRAMIENTA COMO RECURSO DIDÁCTICO

MUSEO del PUERTO
de Ingeniero White

# ¡QUÉ MAESTRO!

se escuchó decir, entusiasmado, a un estudiante que participaba de uno de los talleres organizados por el Museo. Se refería a uno de los talleristas, Atilio Miglianelli, trabajador de DEBA[1] durante más de 30 años quien defendía el rol fundamental de los trabajadores en el funcionamiento del puerto. En relación a la distribución de la riqueza por parte del Estado, Atilio agregaba: *la plata es importante, pero es importante que la tenga el obrero, que la gasta*.

[1] DEBA (Dirección de Energía de la provincia de Buenos Aires) fue un organismo público encargado de la explotación y distribución de electricidad en el ámbito provincial entre 1957 y 1990.

# DICE UNA DOCENTE*

## TALLERES EN EL MUSEO: UNA EXPERIENCIA PEDAGÓGICA INNOVADORA

El aula siempre ha sido el lugar por excelencia para enseñar, el aula impone una lógica al proceso de enseñanza y de aprendizaje, una estructura que determina a través del espacio regulaciones de roles y conductas, que reflejan en última instancia prácticas sociales.

Plantear un tipo de práctica pedagógico-didáctica que transmute el espacio aúlico a otro terreno, y cuando digo terreno me refiero a territorio, a la vivencia de la clase en un museo que se convierte en aula, un vecino que se vuelve docente, un trabajador que enseña, los docentes sentados también como alumnos, un espacio territorial, resulta subversivo, se invierte el orden. Los docentes, los alumnos, los vecinos, el equipo del museo formando un colectivo, un interrogante social que atraviesa a todos por igual, que quizá dé respuestas que dentro del aula quedan del lado del pizarrón y del docente poseedor de un supuesto saber, que en taller ya no supone, y se dispone a aprender, a escuchar.

Participar con los alumnos en los talleres del Museo del Puerto abrió una perspectiva innovadora: el conocimiento también está en los vecinos, en los trabajadores, en la voz de "otros", que no son docentes, pero que enseñan desde la experiencia en el mundo del trabajo, que portan el saber que no está escrito en los textos, que se hacen oir porque han vivido los procesos de transformación. Estas voces, representan también la historia de los abuelos, padres y madres de los alumnos, que pueden reconocer en cada uno de ellos la trayectoria familiar, los relatos de sus cocinas, las discusiones familiares en torno al empleo, que fue, que es y que será.

Llegar al museo caminando, escuchar e indagar a los trabajadores, a los vecinos del barrio, identificarse con ellos, representa un enfoque socioculturalista (Moreno Santacoloma, M.C., 1984) que comprende la innovación como una relación dialéctica entre los hombres, consigo mismo y con su mundo social.

Este proyecto del Museo del Puerto refleja un andar, un movimiento que rompe lo estático del aula y pone a todos a caminar por la historia en un aquí y ahora. Genera el compromiso de los alumnos fuera de la escuela, pero dentro de la institución, la pertenencia. La experiencia se hace hace carne cuando atraviesan los relatos cotidianos de sus familias y los resignifican, los reconocen como propios, dándoles el estatuto de "nuestra historia", porque esto también le pasó a mi papá, a mi tío, o me lo contó mi abuelo.

Por último, cerrar cada taller con un desayuno en donde se pueden leer los procesos productivos, la alimentación como parte de un postura idelógica, social y política. Repensar en torno a la mesa ya distendidos que todo es más rico compartido y cada acto humano es indagable, cuestionable.

Este proyecto va en consonancia con los lineamientos de la política educativa en una experiencia concreta del valor de los alumnos como sujetos de derecho, validando su identidad, la participación y la democratización del conocimiento.

¡¡¡Gracias a todos los integrantes del Museo del Puerto por abrir puertas!!!

* María Gabriela Rodríguez (Ingeniero White, 1969) participó en los talleres como docente de la Escuela Secundaria Nº 1 Gral. Enrique Mosconi y en muchas otras actividades del museo.

# ACÁ

El Museo del Puerto es un museo público y comunitario que está ubicado en Ingeniero White, localidad situada a 7 km. de Bahía Blanca donde se encuentra uno de los principales puertos exportadores de cereales y productos petroquímicos de la Argentina.

El museo trabaja con la historia y el presente del pueblo a partir de distintas etapas. Se empieza a "armar" desde fines del siglo XIX -a partir de la llegada de inmigrantes europeos y capital inglés- en el marco de la implementación del modelo agro-exportador, basado en la exportación de cereales y carnes a Europa y la importación de manufacturas. A partir de la Crisis del '29 y los cambios en el comercio mundial el país comienza a industrializarse reemplazando productos importados con una fuerte promoción estatal. A mediados de la década de 1970 comienzan a implementarse las reformas neoliberales que incluyen apertura comercial y financiera, privatización de las empresas públicas y desregulación de los mercados de bienes y servicios.

## 1. El problema y la acción

A principios de 2006, el Museo del Puerto empezó a abordar las profundas transformaciones que se habían operado en el puerto y el pueblo de Ingeniero White como consecuencia de las **reformas neoliberales.**

La motivación inicial surgió de la desconfianza e inquietud hacia los discursos e imágenes sobre el puerto que habitualmente circulaban en la ciudad. Los diarios hablaban de inversiones multinacionales que se contaban en miles de millones de dólares o de récords de exportación de cereales. Las postales que se venden en los kioscos mostraban elevadores de granos y buques graneleros monumentales. El **puerto** se representaba como un sistema virtuoso y autosuficiente, que no paraba de crecer augurando un futuro promisorio. Sin embargo, poco y nada se decía acerca de los sujetos concretos que hacían posible esas operaciones. ¿El puerto funciona sin trabajadores? ¿Quiénes trabajan en él? ¿Qué hacen? ¿Siempre hicieron lo mismo? ¿Cuántos son? ¿Cómo cambió su trabajo en las últimas décadas? ¿Qué reclaman?

Estas son algunas de las preguntas que surgieron, y para tratar de responderlas, fue necesario recorrer sindicatos, cooperativas de trabajo, oficinas de agencias marítimas o de entes administrativos y entrevistar a distintos operarios portuarios. A medida que la indagación avanzaba, se fueron recolectando fotos, herramientas de trabajo y otros materiales que daban cuenta de distintos aspectos de la historia portuaria desde la **perspectiva de los trabajadores**. Una historia, por cierto, que apenas se estudiaba en la escuela, quizá porque los saberes adquiridos en el trabajo no tienen la misma legitimidad que los que circulan en ella, quizá porque aun persiste un imaginario según el cual la historia pasa, mayormente, en Buenos Aires, quizá porque algo de verdad hay en esa frase que afirma que "Bahía Blanca le da la espalda al mar".

A partir de esta reflexión, el Museo llevó adelante distintos ciclos de **talleres** destinados a escuelas secundarias de Ingeniero White y Bahía Blanca, en los que se problematizó la historia y el presente del espacio productivo whitense. En 2006 y 2007 los talleres se ocuparon de las modificaciones del trabajo portuario a partir del estudio de una serie de oficios particulares: pesca artesanal, pesca de altura, estiba, marinería en dragas y remolcadores, practicaje y amarre. En 2008, el Museo se ocupó de la historia y el presente del Polo Petroquímico de Bahía Blanca. En 2009, el objeto de indagación fue la presencia del cereal en distintos ámbitos de la vida social. En 2012, se abordó la relación histórica entre puerto, pueblo e industria, en la cual tenía un rol decisivo el Estado.

Los talleres se realizaban en el Aula-Cocina del Museo, un espacio en el cual el aprendizaje se hace con todo el cuerpo: tomar una taza de chocolate es una práctica tan educativa como hacerle una pregunta a un operario de dragas. En ellos, el rol docente era ocupado, por ejemplo, por un estibador que había trabajado treinta años en la Junta Nacional de Granos o un marinero que recientemente se había incorporado a la comisión directiva de un sindicato. El hecho de que un trabajador ocupara un **rol educativo** suponía una serie de transformaciones en esa práctica. Primero, en los relatos de trabajadores se advertían usos particulares de la lengua. "Tirar bolsa", "cabo de bola", "monito" "patear el muelle" y muchas otras expresiones que forman parte de la experiencia del trabajo eran ahora objeto e instrumento de indagación. Una pala que había servido para palear toneladas de cereal en un vagón cumplía ahora la función de recurso didáctico. Y como pensar, preguntar, investigar, implican un **gasto de energía** –en definitiva, un "trabajo"- había que reponerla con un desayuno. Sí: una rodaja de pan con dulce de leche también es un recurso didáctico, porque en la harina con la que el panadero hizo el pan se concentra la historia de la industria molinera local.

## 2. El método también tiene historia

Los talleres con trabajadores plantearon el problema del testimonio. ¿Es suficiente una sola voz para abordar la historia portuaria? ¿Qué limitaciones impone un relato individual y parcial en una indagación? A partir de estas preguntas, al finalizar el ciclo 2006 se decidió ampliar el número de talleristas. Esta ampliación permitió contrastar diversas experiencias sobre el trabajo portuario y también abordar una etapa más extensa de su historia. Así, fue posible entender mejor el significado de las reformas de mercado en la vida de un pueblo cuyas relaciones estaban tramadas en buena medida por el trabajo en las empresas o dependencias del **Estado** (Junta Nacional de Granos, Ferrocarriles Argentinos, Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, etc.).

La percepción de este cambio general que habían vivido los vecinos de Ingeniero White condujo a una puesta en crisis del mismo recorte denominado con el rótulo de "trabajador". Si las transformaciones fueron más allá de lo que habitualmente se entiende por trabajo, ¿cómo reponer esa experiencia más amplia? Estas preguntas surgieron con claridad del cuarto taller del segundo ciclo, dedicado al amarre. Debido a una particularidad del puerto local, que consiste en que el servicio de amarre de buques es prestado por una empresa familiar creada por inmigrantes italianos, se convocó a varios integrantes de una de las familias –Aversano- para llevar adelante el taller. En sus relatos, las relaciones de trabajo se articulaban con relaciones familiares, al punto de que el relato laboral resultaba indisociable del relato migratorio: hablar del amarre era hablar también del casamiento "por poder". El trabajo se mostraba entonces no solo como una actividad específica sino también, y fundamentalmente, como un **modo de vida**[1]. La historia se planteaba

[1] Dice Gramsci: "porque los nuevos métodos de trabajo son inseparables de un determinado modo de vivir, de pensar y de sentir la vida" (Gramsci, 1999).

como un conjunto de **articulaciones entre el espacio productivo y la vida cotidiana**, y para dar cuenta de ello era necesario incorporar **diferentes actores sociales** en los talleres (ingenieros, administradores, políticos, economistas, amas de casa, etc.). Esta inclusión permitió plantear y discutir un problema mayor, que se fue perfilando como la hipótesis central del proyecto. Las reformas neoliberales habían disociado el crecimiento del puerto del desarrollo del pueblo. Precisamente, el ciclo 2007 terminó con una intensa discusión entre un ex administrador portuario y un vecino, quienes confrontaron distintas **perspectivas** acerca del crecimiento del puerto durante la década de 1990: mientras para el primero las reformas de mercado habían terminado con el estancamiento del puerto, asociado con la administración del Estado, para el segundo esos cambios habían generado una crisis profunda en el pueblo, cuyos vecinos vivían en buena medida del trabajo en las empresas públicas presentes en el puerto. Estas posiciones encontradas volvieron a plantearse en otros talleres a partir de distintos temas, como la relación de estricta cercanía histórica y geográfica entre el Polo Petroquímico y el barrio 26 de Septiembre o la legitimidad del Estado para regular el mercado de granos, un tema de profunda actualidad que sin embargo remitía a la disputa histórica entre distintos proyectos de país. De esta manera, los talleres funcionaron como un espacio de **debate** en torno a los problemas fundamentales de la localidad portuaria, y también del país.

## 3. Los materiales

Como producto de varios años de trabajo intenso, este libro recopila algunos de los materiales elaborados durante el proyecto, las **hojas didácticas**. Estas hojas fueron utilizadas por los docentes y los estudiantes que participaron de los talleres como primer acercamiento a los encuentros en el Aula-Cocina del Museo. En ellas se propone abordar la cuestión portuaria a partir de distintas actividades que incluyen la historia oral, el análisis de imágenes y gráficos, noticias periodísticas y otros documentos. Un material que no se limita a una sola disciplina o área de la escuela, sino que atraviesa las clases de historia, economía, lengua, ciencias naturales, comunicación... porque la producción del puerto no es una cuestión "técnica" o limitada a un saber específico, sino que atraviesa todos los aspectos de la vida. Por eso, el objetivo mayor de estas hojas didácticas es que sirvan como herramienta para comprender e **intervenir** en el presente.



# CICLO 1

## TRABAJADORES, OBREROS, OPERARIOS, LABURANTES... O DE CÓMO SE FUERON MODIFICANDO EL CONCEPTO Y LAS PRÁCTICAS DEL TRABAJO PORTUARIO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS

El propósito fue indagar cuáles son los trabajos habitualmente más identificados con el puerto, en qué consisten, qué herramientas y saberes resultan indispensables para llevarlos adelante y cuáles fueron los cambios que se produjeron en ellos en las últimas décadas.

A partir de la menor demanda de mano de obra que se asocia con el puerto actual, se indagaron las transformaciones operadas en el modo de producción a nivel mundial, que suponían también modificaciones en lo que habitualmente se entiende por trabajo.

¿Por qué se indagó en particular la carga en contenedores? Porque en 2005 se había inaugurado el Muelle Multipropósito del puerto de White, el primero preparado para operar con este tipo de carga.

## AÑO 2006

TALLER 1 - Pesca artesanal
TALLER 2 - Estiba
TALLER 3 - Carga en contenedores
TALLER 4 - Marinería mercante

# CICLO 1 - TALLER 1

**TRABAJADORES, OBREROS, OPERARIOS, LABURANTES... O DE CÓMO SE FUERON MODIFICANDO EL CONCEPTO Y LAS PRÁCTICAS DEL TRABAJO PORTUARIO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS**

## UN PESCADOR CUENTA QUÉ QUEDA Y QUÉ NO DE LA PESCA ARTESANAL

Para el primer taller, los chicos trabajaron previamente en el aula con un fragmento del libro *Memorias de un pescador de la ría de Bahía Blanca* de Francisco Vitale (Ediciones Altair, Bahía Blanca, 2003), quien ejerció el oficio durante toda su vida en Ing. White y relata las características de la tarea a partir de su experiencia.

Antes de comenzar esta historia que ha quedado en el olvido, sobre la pesca en la ría de Ingeniero White, reviviéndola en el presente, deseo presentarme para aquellos que no he conocido y otros que han estado ajenos al puerto.

"Hijo de inmigrantes", mis padres llegaron a ésta a fines de 1890. Papá ejercía su oficio de pescador en Italia, mamá emigró de "Castel Forte" provincia de Roma, contrajeron enlace en esta localidad, a los pocos años nace el suscripto, a los seis años comienzo la primaria en la escuela Nº 15, dos años después me envían al colegio particular Orlando Traversa, finalizando en la escuela Nº 13, poco antes de finalizar sexto grado me dijeron mis padres que debía dejar de estudiar para comenzar a trabajar, recuerdo que lloré mucho pensando dejar a mis compañeros, el aula... recuerdo que era uno de los alumnos que no faltaba nunca a clase, cuando crecí, comprendí que para nuestros mayores el estar cerca de finalizar sexto grado, le permitía a los adolescentes tener posibilidad de un trabajo. Hoy los jóvenes no tienen esa posibilidad debido al avance de la tecnología; como decía anteriormente, mi padre me expresa que tenía que empezar a acompañarlo en la lancha "La Santa Lucía" (con motor a nafta Kelvi), realizo mi primera salida, en la lancha éramos cuatro personas, incluido el grumete que era yo, creo que no tenía más de doce años, ¡primera vez que subía a una lancha!, todo era desconocido, en la salida aprovechamos la vela, mi padre me comentó que había que ahorrar nafta porque la ganancia era muy magra debido al poco valor que tenía el pescado, por ejemplo: un cajón de corvina o pescadilla de cuarenta kilos se vendía de $0,50 a $1,00 y un litro de nafta costaba $ 0,20, la economía en la lancha era total, tres veces por semana se comía carne, el resto de los días eran legumbres y pescado. Comienza mi gran asombro por la cantidad de corvina que sacábamos, cuando levantábamos la red o se estracuaba, (palabra utilizada por los pescadores), durante los meses de octubre a marzo la pesca se realizaba por la noche, para tratar de estar en puerto antes de las cinco de la mañana; recuerdo que cuando llegábamos, las corvinas todavía se conservaban vivas, no toda la pesca se llevaba a puerto, yo le preguntaba a mi padre: ¿por qué no la cargamos toda en la lancha? y él me respondió: para qué, si tenemos que trabajar más y además no se vende, es preferible dejarlas ir vivas, no muertas. Un rato después de llegar al puerto, comenzaba la venta, la compra la realizaban personas llamadas palanqueros, que muy temprano aguardaban la entrada de las lanchas, aproximadamente eran un grupo de entre veinte y treinta hombres, los que definíamos como palanqueros; la denominación usada se debía a que, de una caña colgaban dos canastos, que llevaban sobre los hombros, en los que cargaban dos a tres cajones de pescado de cuarenta kilos, previamente faenados sobre el mismo muelle, los

que cubrían con lienzos de arpillera, así cruzaban desde el muelle hasta la estación del ferrocarril para viajar a Bahía Blanca donde los comercializaban; había otro grupo de compradores llamado marchantes, que sobre la parte este del muelle, tenían construídos galpones de chapa y madera en los que acondicionaban el pescado, luego procedían a despacharlo por ferrocarril a distintas localidades, ese despacho lo hacían sin faenar, entero tal cual lo recibían de la lancha, los marchantes efectuaban el transporte del pescado desde el muelle hasta la estación del ferrocarril de Garro por medio de carritos tipo jardinera, conducidos por dos hombres, donde uno hacía de barero y el otro acompañaba empujando de atrás; en aquellos años el camión era todavía desconocido, todos los trabajos eran efectuados por la mano del hombre"

Páginas 9-10.

## ACTIVIDADES

1. Diccionario de pesca:

Estracuar: .....
Palanquero: .....
Marchante: .....
Corvina: .....
Vela: .....

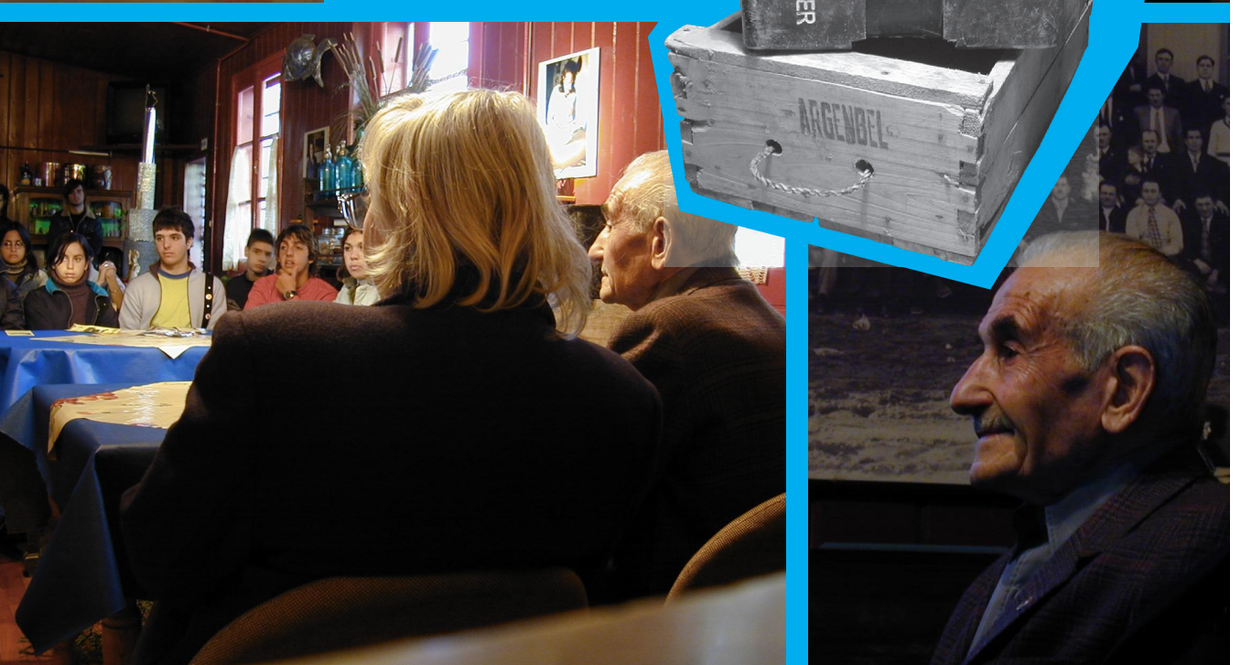
2. **¿Qué cuenta Vitale en relación a la dieta sobre la lancha? ¿Qué diferencias notás con respecto a tu dieta?**
.....
.....

3. "Yo empecé a trabajar a los doce años. Me sacaron de la escuela. Eran los años en que eso era normal. No había tecnología, la mano del hombre se necesitaba... se consideraba que con sexto grado uno tenía el futuro asegurado. Empecé a los doce y dejé a los sesenta. Cuarenta años de trabajo continuo." **¿Qué opinás acerca de lo que cuenta Vitale sobre la edad en la que empezó a trabajar?**
.....
.....

4. El pescador relata: "comienza mi gran asombro por la cantidad de corvina que sacábamos cuando levantábamos la red". Averiguá cuál es la situación actual en relación al tema.
.....
.....

**Francisco Vitale** (Ingeniero White, 1924) es hijo de inmigrantes italianos y se dedicó a la pesca artesanal desde muy chico. Fue presidente de la Cooperativa Pesquera de Ing. White durante muchos años. Actualmente está jubilado y forma parte del Club de Leones local.

FRANCISCO CONTÓ A LOS CHICOS SOBRE EL ARTE DE TEJER REDES DE PESCA



FRANCISCO, ACOMPAÑADO POR SU ESPOSA, EXPLICÓ A LOS CHICOS EL PASO DE LA MADERA AL PLÁSTICO EN LOS CAJONES PARA TRANSPORTAR PESCADO

# CICLO 1 - TALLER 2

**TRABAJADORES, OBREROS, OPERARIOS, LABURANTES... O DE CÓMO SE FUERON MODIFICANDO EL CONCEPTO Y LAS PRÁCTICAS DEL TRABAJO PORTUARIO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS**

## UNA CHARLA ENTRE ESTIBADORES EN EL SUPA[1] DE INGENIERO WHITE

Fragmentos de una entrevista a Raúl Marín, Carlos Florido, Mario Martínez, Carlos Antivil y José Luis Parra.

### ¿QUÉ HACE UN ESTIBADOR?

**El estibador es el que carga y descarga los buques**. Yo ahora trabajo en la oficina. Antes trabajé de estibador, **cuando era todo embolsado**. Te hablo de los años '60. Era una época de mucho, mucho trabajo: los muelles llenos de barcos, la época de la fruta, mucho cereal que eso después (como todo lo que pasó en el país) se ha ido raleando. Se trabajaba en los elevadores; la parada de trabajo estaba en el Puente La Niña. Ahí se trabajaba con el cereal y con las bolsas. (Carlos Florido)

**Acá el paso de los años ha ido cambiando todo el sistema, empezando por descarga, ¿no?** Antes había que descargar a mano, a pala, con los vagones también. En el '67 mi trabajo fue en un barco de carga blanca, los barcos fruteros. En ese tiempo se hacía mucha carga a mano, ¡eh! Año '67, '68, '74, años muy buenos... '79, '80 se lo llevaron todo para el sur[2]. Antes se hacía todo tracción a mano, la estiba de los cajones se hacía a mano, con los guinches yo era muy nuevo y toda la estiba de los cajones se hacía a mano, todo a mano... (Mario Martínez)

### ¿QUÉ PASÓ EN EL '66?

**En el año '66 hubo una huelga grande. Ahí desapareció ya la bolsa**[3]; se empezaron a reducir los puestos de trabajo, empezaron a mecanizarse muchas cosas. ¿El motivo de la huelga? Bueno, la entrada de los militares que empezaron a cortar muchas cosas, beneficios y demás, entonces la gente quería los beneficios que tuvo siempre y eso empezó a achicar el trabajo. La Capitanía de Puerto "marcaba" a los compañeros más "revoltosos"[4]... (Carlos Florido)

[1] SUPA son las siglas de Sindicato Unido Portuarios Argentinos. Fue fundado en 1943. Agrupa a los estibadores portuarios y funciona como "bolsa de trabajo". En sus buenas épocas llegó a contar con 1000 afiliados. Actualmente cuenta con aproximadamente 150 afiliados, el plantel de cubierta, que opera en el cubierta del buque y el plantel de tierra, que opera en el muelle.
[2] En 1981, el gobierno de facto implementó la resolución 11/81, que otorgaba un reembolso extraordinario a las exportaciones que se realizaran por la Patagonia. Esta medida significó la virtual interrupción de los embarques fruteros por Ing. White y su canalización primero por Puerto Madryn (Chubut) y después por San Antonio (Río Negro).
[3] Por resolución 72/64, la Junta Nacional de Granos dispuso que la descarga de granos en sus instalaciones debía efectuarse exclusivamente a granel.
[4] Para un análisis en detalle del conflicto, ver *El '66. Documentos de huelga* (Museo del Puerto, 2010).

**La del '66 fue una huelga grande**, sí. Yo estuve 7 años afuera. Manejaban la gente como querían ellos. El SUPA perdió la personería gremial. Los patrones manejaban todo a su gusto. Si uno salía lastimado nadie le pagaba el seguro. Un abuso total... Me echaron porque defendía al trabajador. Como no les gustaba esa idea me echaron, y acá estamos todavía, luchando en el sindicato... Actualmente estamos trabajando para garantizar un salario por mes. En poco tiempo lo vamos a lograr. Sí, un salario mínimo por jornada de trabajo. Estamos luchando. (Raúl Marín)

**¿Después que terminó la bolsa? Todo muy mecanizado.** Por ejemplo hoy acá hay ciento y pico de afiliados, y hay 2 barcos; capaz hay 10 o 12 personas trabajando. Más de eso no hay. En los años `60 podían llegar a trabajar 200 o 300 personas por día, hoy mucho menos. Los cerealeros prácticamente vienen a "completar" acá. Los barcos de contenedores llevan un poco más de gente, el movimiento es más grande.(Carlos Florido)

## ¿CUÁLES SON LOS PLANTELES?

En este momento estoy en operatoria de carga de barcos cerealeros, *conteineros*, fertilizantes, maniobras de cubierta para estibar los barcos, carga y descarga de containers con grúas que pertenecen al barco. Pertenezco al plantel que trabaja en la cubierta. (Mario Martínez)

## PUERTO Y PUEBLO

White antes una maravilla, ahora es un cementerio. A las 10 de la noche había gente, a las 3 de la mañana había gente... No teníamos calle asfaltada pero era otra vida. Ahora venís a White a las 10 de la noche y no hay nadie, antes había de todo, podías entrar en cualquier cantina, toda gente. La vida de White era el puerto: había de todo, había 15, 20 barcos, había 1500 personas... Yo fui delegado en el '74: 800, 900 personas trabajando. **Te ponías en una esquina con una cajita para vender turrones y te hacías el día.**

Cuando había trabajo, hasta el comisario dejaba el traje ahí y se venía a trabajar al puerto. Los marineros cuando hacían el servicio militar, nosotros mismos los hacíamos trabajar, se ganaban unos mangos cuando andaban secos, otros iban a la bodega para palear.

Antes, los nombres de antes eran "Rompecadenas", "La Topadora", eran todos trabajadores... Este de ahora es un puerto sin trabajadores. Y un puerto sin trabajadores no existe. Es el plan capitalista. Algún cambio hay que hacer, ¿no? Si no vamos a tener que pararnos en una loma, esperar que pase una gaviota y agarrarla... (Raúl Marín)

## Sugerencias de TAREAS DE ESTIBAJE PARA LAS ESCUELAS ARGENTINAS

1. Diccionario de estibadores

No hay dudas de que en esta charla hablan los que saben. Es decir, que hablan del trabajo de la estiba, aquellos que hicieron el trabajo de la estiba. Fijáte que usan muchos términos y expresiones que son difíciles de comprender para quien no ha vivido en ese mundo, para quien no ha hecho esos trabajos. Por eso, te pedimos un esfuerzo especial para reflexionar y -sobre todo- averiguar en torno a estos dichos o nombres. **¿Qué señalan? ¿Qué designan? ¿A qué se refieren?**

Centro de contratación: .....
Completar (el barco cerealero): .....
Cuberteros: .....
Monito: .....
Parada: .....
Planchada: .....
Plantel de embarque: .....
Proceso de descarga: .....
Taquilla: .....
Tirar bolsa: .....
Turnos: .....

2. Antes y ahora / el proceso de trabajo en la época en que había un elemento que se llamaba "bolsa"

Mural pintado por Ernesto Paro[5] en la sede de SUPA de Ingeniero White

Una y otra vez, estos estibadores insisten en marcar las diferencias entre las características del trabajo de estibador ayer (un "ayer" muy amplio, por cierto) y un "ahora". Más allá de que en esas diferencias haya muchos aspectos justificables a partir de la conocida frase "todo tiempo pasado fue mejor", hay muchos otros donde se precisan diferencias concretas o, si se quiere, "materiales" sobre la forma de trabajar en la estiba hace unas décadas y la forma de trabajar actual.

**¿Podrías precisarlas?**

.....
.....
.....
.....
.....

[5] Ernesto "Cacho" Paro (Ingeniero White, 1942) trabajó en el puerto como embolsador, recibidor de granos y foguista de la draga 26C. Estudió por correo en la Escuela Panamericana de Arte. Pintó letreros y murales en bares, cantinas, embarcaciones, sindicatos, negocios y paredones de White con escenas del la vida en el puerto.

3. Economía y movimiento obrero: huelgas, lucha y represión

A lo largo de la entrevista, estos estibadores bastante jóvenes ("jóvenes", decimos, para la historia de la estiba en el país) rescatan con mucho énfasis una huelga que, sin duda, ha sido fundamental en el relato y sus vidas.

Una de ellas es la de 1966. **¿Sábes que pasaba en la Argentina en ese período? ¿Quiénes gobernaban el país en ese momento? ¿En qué condiciones lo hacían?** De la época en que se armó aquella huelga, Raúl Marín dice: "entonces los patrones manejaban todo a su gusto". Y Carlos Florido, que era más joven en este entonces, recuerda que desde el sindicato se "marcaba a los compañeros".

**¿Sabés o podés imaginar a qué se está refiriendo? ¿Te hacen pensar esos comentarios en otra época de la historia argentina?**

.....

.....

Por otro lado, para afirmar lo que consideran fue un gran momento de la estiba, hablan de "la época de la fruta". **¿A qué se refieren? ¿Sabés por qué se terminó esa "época de la fruta"? ¿Sabés que en los diarios de los últimos meses se dice que esa "época" puede volver?**[6] **¿Volverá como antes? ¿Por qué sí? ¿Por qué no?**

.....

.....

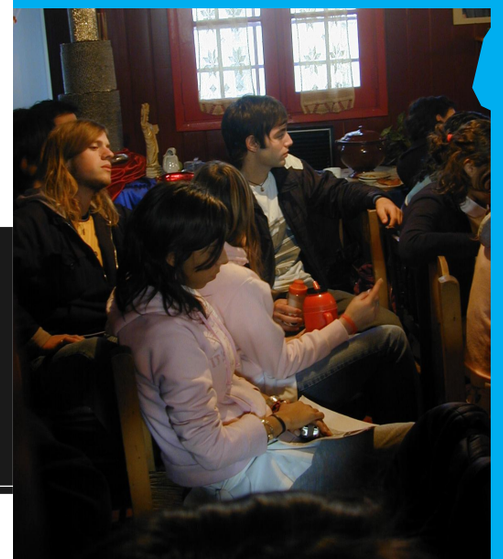
[6] Con la construcción del Muelle Multipropósito destinado a carga general en 2005, se abre la posibilidad de exportar fruta en contenedores.

**Raúl Marín** (Bahía Blanca, 1940) empezó a trabajar como estibador a los 14 años. Desde 1974 participa activamente de las actividades del SUPA, siendo actualmente Secretario Adjunto.

**Carlos Florido** (Ing. White, 1944). Como mucho whitenses, su relación con la estiba empieza cuando era muy joven: a los 16 años ya colabora con las tareas de carga y descaga de buques. Desde 1974 realiza actividades administrativas en el SUPA.

**Mario Martínez** (Buenos Aires, 1947) trabaja como estibador en el puerto local desde 1967. Sus primeras actividades fueron con barcos fruteros.

PALAS QUE USABAN LOS ESTIBADORES PARA DESCARGAR LOS VAGONES CON CEREAL



CHOCOLATE EN PREPARACIÓN

UN DESAYUNO (CARGADO DE CEREAL) PARA REPONER ENERGíAS

# CICLO 1 - TALLER 3

**TRABAJADORES, OBREROS, OPERARIOS, LABURANTES... O DE CÓMO SE FUERON MODIFICANDO EL CONCEPTO Y LAS PRÁCTICAS DEL TRABAJO PORTUARIO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS**

## UN ESPECIALISTA DICE QUE LOS CONTENEDORES TRANSPORTAN TONELADAS DE FUTURO

Fragmentos de una entrevista realizada a Rubén Tellechea, especialista en contenedores de la agencia marítima Martin, en una oficina de la agencia el 19 de abril de 2006.

**La "agencia marítima" es en sí un lugar para todo lo que es apoyo de buques;** generalmente los que están entrando en Bahía Blanca son de bandera extranjera. Si un buque está entrando a un territorio ajeno, hay que hacer los trámites frente a las autoridades. Antes era el capitán quien se encargaba de eso; ahora no.

### DE LOS PRIMEROS CONTENEDORES PARA EL POLO PETROQUÍMICO A LA CARGA "PALETIZADA" GENERAL

**Nosotros empezamos a mover contenedores en el ´94.** Anteriormente vino algún que otro contenedor que se bajó en forma esporádica para lo que era Polisur, porque por ahí había algún tipo de material que ellos necesitaban... Ya ahí cambió la mecanización de la carga...

Mientras yo trabajaba en el frigorífico Bay-Blanc, hasta los años '93, '94, en el puerto surge la idea de traer o licitar una *conteinera*, para empezar el movimiento de contenedores en Bahía Blanca. **Es una máquina especial para mover contenedores**, en la jerga portuaria decimos *conteinera*.

Dentro de la agencia Martin, que se fundó en el año '39, hay una rama que es la parte de la estiba, el servicio de movimiento de cargas fijas. Eso es lo que yo manejo; el título, que a mí no me gusta, es **Gerente de operaciones de cargas físicas.**

En esa época, al traer la *conteinera*, el gerente de la agencia, que es la persona que me dio la oportunidad y me contrató a mí, me consultó qué me parecía la idea de venir a trabajar, porque él quería desarrollar lo que era la parte de cargas por contenedores.

**Yo ya sabía que el futuro eran los contenedores.** Veía que el contenedor iba a ser el fuerte del futuro, y me gustó la idea. Conozco otros puertos, he trabajado en otros puertos, y he desarrollado en Bahía Blanca la carga "paletizada", o sea: poner un pallet, que es en sí es un elemento de carga: una tarima de madera que se puede usar mecánicamente, con un auto elevador, poner la caja de pescado arriba y poner un folio de nylon arriba de la carga y sellarlo con fuego.

## DEL CONTENEDOR "ORIGINAL" COMO UN ELEMENTO DE GUERRA

"Logística" es una de esas palabras *marketineras*. Uno antes era el coordinador de cargas, después empezaron -en la jerga de las consultoras-, empezó el tema de **la "logística": toda la cadena desde que se inicia la carga hasta que se termina.**

**El contenedor es el elemento de carga más moderno que hay**, última generación. **Como la mayoría de los artículos que hoy usamos en forma civil u hogareña proviene de la guerra**. Los norteamericanos los usaban para trasladar municiones o comida envasada para los soldados en la Segunda Guerra Mundial. Había muchas pérdidas porque esas mercaderías venían sueltas.

**O sea: en la guerra, cuando vos más rápido avanzás y más elementos tenés en el avance obviamente tenés una ventaja contra el enemigo.**

## DEL CONTENEDOR COMO EL ELEMENTO QUE OBLIGA A TRANSFORMAR LOS BUQUES ¡Y HASTA LOS PUERTOS!

**Después con el tiempo una naviera americana se dio cuenta que era un tipo de transporte que se podía utilizar fácilmente en todo tipo de terreno para transportar productos.** Lentamente los buques empezaron entonces a sufrir modificaciones. El buque de carga general, el bulk carrier, que es el que se usa normalmente para tirar mercadería a granel en la bodega... Bueno, algunos empezaron a decir, "ok, hagamos en la bodega unas reformas, unos anclajes para meter contenedores sobre cubierta o sobre las tapas..."

Playa de contenedores, puerto de Ingeniero White, 2006.



Los buques que tenían grúas, eran tan chiquitas que estaban preparadas para levantar entre 1.500, 2.000, 3.000, 4.000 kg. como máximo, y no para levantar algo, ahora cuando hablamos de contenedores hablamos de levantar entre 15.000 y 20.000 kg... **Se empezaron a especializar los buques y también había que especializar los puertos. Hubo un gran salto entre lo que era la carga a granel a la carga especializada.**

Los puertos son por generación. **Nosotros somos un puerto de 1° generación**. Todos los puertos que son graneleros son 1° generación. Después viene el puerto de 2° generación que son los puertos que hacen cargas generales. Los puertos de 3° generación son los puertos que se especializan en contenedores.

**El buque también va paralelo al desarrollo del puerto porque cuando el puerto se especializaba, también se especializaron las navieras haciendo barcos que ya tienen grúas propias a bordo, ya preparadas para mover contenedores**. Eso sirve para los puertos como los nuestros, pero ahora tratamos de ir a la 3° generación de puertos, por eso **está el sitio 21 del puerto de White**. Ese sitio está preparado para tener como elemento de carga una grúa pórtico, que es la que sirve para operar con contenedores.

**La última generación de máquinas *conteineras* se llaman "forklift" y "reach stacker" no tienen nada que ver con las primeras máquinas**; la estructura mecánica y la estructura física son totalmente distintas...

¿De quiénes son los contenedores? **Hoy hay compañías de "leasing" de contenedores. El leasing es un tipo de comercialización** que vos alquilás un producto por un tiempo y cuando ese tiempo se termina tenés la opción de comprar o de volver a alquilar. Las empresas navieras usan los contenedores y cuando llega el momento que el contenedor ha caducado su tiempo de uso, la compañía lo entrega, o bien se destruye, o bien se vende.

Todo el mundo encuentra mágicamente cosas para hacer en los contenedores: **galpones, oficinas... Nosotros tenemos uno para guardar los archivos nuestros de oficina.**

## DEL CONTENEDOR COMO ABARATADOR DE PRECIOS

¿Querés que hablemos de costos? La carga en contenedor hoy está en el orden de los 170, 180, 190 dólares por tonelada. En la carga general, está en el orden de los 230, 250 dólares o más. **Entonces si vos hacés cuentas, tenés una diferencia de entre 60, 70 dólares por tonelada.** Todos los gastos que vos tenés por tener tu buque parado mientras estás descargando, todo el uso intensivo que tenés de mano de obra y todo lo que a vos se te ocurra te lo estás ahorrando al haber cambiado de medio de transporte. Por eso el contenedor tiene el impacto que tiene sobre las cargas. Tiene el futuro asegurado, claro.

**El contenedor ha hecho reducir el costo del transporte drásticamente.**

No somos una isla. En esto, todos los puertos o todas las economías, digamos, tienden a la especialización. El desarrollo o la especialización o la modernización del puerto se nos va a dar si nosotros estamos o no. O sea, esto es una cosa que uno la acompaña o, como decimos en la jerga, *te lleva puesto*. **El cambio te lleva puesto si no te adaptás.** Obviamente es lindo recordar y defender y decir que yo trabajaba con tanta gente y demás antes en la estiba pero, en realidad económicamente, te fundís...

## DEL CONTENEDOR COMO CONTENEDOR DEL MOVIMIENTO OBRERO

¿Quién maneja las grúas porta-contenedores? Son los estibadores que se han especializado en manejar auto-elevadores o elementos mecánicos. **Nosotros tenemos permanentes tres operarios**. El sindicato sigue proveyendo la mano de obra para que uno lo pueda utilizar.

Hay que especializarse, hay que desarrollarse. Uno tiene que estudiar y ver el futuro como es. **Porque el contenedor vino para quedarse por muy largo tiempo. Porque es prácticamente el modo más económico de transportar cargas. Así de simple.**

La mano de obra se ocupa en la carga dentro del contenedor, o sea: la gente que trabajaba en el puerto o que su futuro lo tenía como estibador en el puerto, hoy lo tiene como estibador fuera del puerto, dentro de las fábricas o de los lugares de producción. **Obviamente, en algún momento dentro de la cadena de carga alguien tiene que poner las manos** y seguir cargando.

En alguna medida los actores seguimos siendo los mismos: el estibador sigue estando (reciclado y especializado), aunque no con tanta cantidad masiva de gente, pero el estibador va a seguir existiendo porque **más allá de que todo el mundo sueñe con que el contenedor se maneje solo**, eso es utópico, gracias a Dios es utópico porque la gente siempre se va a necesitar.

**En Rotterdam están desarrollando un sistema para que la gente, en vez de estar en el muelle trabajando, esté en una sala atrás de una computadora manejando con un "joystick" todo el movimiento**. Eso es bárbaro, nosotros gracias a Dios estamos a años luz de eso, pero en realidad económicamente vos lo único que estás haciendo es cambiar adonde estás gastando tu plata, porque toda esa tecnología cuesta plata, hay un mantenimiento que cuesta muchísima plata, tenés menos gente, tenés menos riesgo, tenés menos gente caminado los muelles, prácticamente se está reduciendo casi a 0 pero, al que va a pagar el servicio de esa tecnología le va a costar mucho dinero. **Claro que del lado del trabajador es otra historia.**

**Rubén Tellechea** (Bahía Blanca, 1957) empezó a trabajar en el puerto como estibador a los 16 años (en la época conocida como "de la fruta"); ingresó como peón al frigorífico Bay-Blanc, donde luego pasó a estibar, a manejar auto-elevadores y finalmente estuvo a cargo del movimiento de carga y descarga de mercaderías del frigorífico. En 1994 entra en la agencia marítima Martin en el marco del proyecto de favorecer el tráfico de contenedores por el puerto de Bahía Blanca: tras empezar como operador de la primera máquina porta-contenedores (*conteinera*) del puerto, actualmente se dedica a operar todo lo que es movimiento de carga física de mercaderías.

RUBÉN TELLECHEA

RUBÉN MUESTRA CUÁLES SON LAS PARTES DE UN CONTENEDOR Y EXPLICA CÓMO SE CARGA A BORDO DE UN BUQUE PORTACONTENEDORES

"PINITO" USADO PARA ENGANCHAR LOS CONTENEDORES Y APILARLOS EN LA CUBIERTA DEL BARCO QUE LOS TRANSPORTA

# CICLO 1 - TALLER 4

**TRABAJADORES, OBREROS, OPERARIOS, LABURANTES... O DE CÓMO SE FUERON MODIFICANDO EL CONCEPTO Y LAS PRÁCTICAS DEL TRABAJO PORTUARIO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS**

## NO ZAFÁS NI A GANCHO (frase de marinero) DE HACERTE PREGUNTAS (¡porque nosotros somos LA PATRONAL!)

Están invitados a un taller donde vamos a aprender sobre los trabajos portuarios. En este caso, vamos a indagar acerca del trabajo de los marineros de barcos mercantes. El invitado para este taller será Daniel Ponce, marinero y sindicalista de SOMU[1].

**¿Se les ocurre por qué entrevistar a un trabajador? ¿Para qué preguntarle acerca de su trabajo? ¿Para qué y por qué hablar de los sindicatos? Y en definitiva, ¿tiene algo que ver la experiencia de un trabajador con lo que se estudia en la escuela? ¿Qué les parece?**

Estas preguntas tienen varias respuestas posibles. Por ahí pueden hacer del aula una suerte de asamblea y discutir así sus diferentes sospechas y perspectivas.

### TRES MARINEROS MERCANTES (Y SINDICALISTAS) CUENTAN POR QUÉ UN BUQUE DE ULTRAMAR ES UNA PEQUEÑA CIUDAD EN MEDIO DEL OCÉANO

Los buques mercantes son los buques de cereales, petrolero, gasero, de "containers", que llevan mercadería. El marinero de los buques mercantes mantiene la limpieza, la pintura, la seguridad.

A mí la pesca nunca me interesó, yo decía que el agua era para los peces... Yo llego en el ´95, por la falta de trabajo ya en ese momento... Saqué la libreta de embarque en el ´95.

¿La vida en el barco? Los primeros días estás bien, digamos, contento. Ves que tu familia está bien, vos te vas a trabajar. Pero psicológicamente tenés que estar preparado, digamos; vos sabés cuando te subís al barco, tenés que cuidarte, pensar, porque estás ahí arriba y tenés que volver. Vas a encontrarte con compañeros que por ahí no tienen el mismo pensamiento que vos, que por ahí están deprimidos, que salen a trabajar ahí y piensan que es otra cosa. **Si hay mucho trabajo el día es cortito porque llegás a trabajar 36, 40 horas. Cuando hay poco trabajo es más complicado porque ya te entra a laburar la cabeza en lo que respecta a tu familia, a tus amigos, a lo que pasa**. (Daniel Ponce)

El marinero... toda la vida fue el mismo trabajo. Lógicamente con el tiempo se ha ido modernizando pero desde que se navega, de los barcos a vela a la actualidad, el marinero es siempre el marinero. Un suponer: zarpa el barco y quien saca las amarras, es el

[1] Sindicato de Obreros Marítimos Unidos, representa a los marineros mercantes desde 1947.

Trabajo en cubierta, 2006.

marinero; quien timonea si hay que timonear, es el marinero; el mantenimiento de la cubierta lo hace el marinero; si es un barco de carga, bueno, manejan la grúas cuando están en puerto, aseguran la carga a bordo, después están los muchachos de máquinas que son los que trabajan en la parte de máquinas haciendo los trabajos que correspondan, tanto sea de mantenimiento, engrasar, aceitar alguna pieza y controlar los motores, el cocinero como cualquier persona en la cocina y los mozos a servir y a limpiar. Es como si fuera **una pequeña ciudad** un buque de ultramar. (Raúl Durdos)

El barco es como un **frigorífico sobre el agua**. Se pesca, se procesa, se congela y se estiba. Es como un círculo frigorífico. El trabajo es rústico, en sí. Yo estoy en cubierta. Normalmente el de cubierta trabaja en planta. Planta es donde se procesa el pescado. (Daniel Ponce)

El horario de trabajo para la merluza es 6 horas de trabajo y 6 horas de descanso; para el langostino o calamar se trabaja hasta terminar. Está la gente de cubierta y la gente de planta. Los de cubierta son los que levantan el pescado, lo tiran a un pozo y después vienen los que están en la planta, que son los que los procesan. La producción del langostino termina en el frío, en cajas. (Estela Rossi)

La red la tira el marinero. Antes eran de un hilo común, el piolín. Ahora es un hilo finito pero recubierto por muchas capas de nylon. Hay gente capacitada para hacer las redes: los *rederos*. (Daniel Ponce)



## ¡GUARDA CON EL ESTROBO! RIESGOS Y ACCIDENTES EN LA CIUDAD DE ALTAMAR

Los accidentes varían según el tipo de trabajo. Los de los marineros de cubierta casi siempre son golpes, porque el buque se mueve mucho y tienen que estar levantando cosas pesadas, entonces los días de temporal cada dos por tres se cae alguien o se pega con un cabo. **El corte de cabo es lo más natural en la cubierta**. (Estela Rossi)

Todos los años tenemos cursos de capacitación de seguridad. Nosotros tenemos la obligación de usar **casco, chalecos salvavidas, las botas tienen que tener puntas de acero**... en sí se respeta. Eso lo provee la empresa. Si el marinero no lo usa ya es problema de él. El casco molesta para trabajar. Tenés que buscarle la circunferencia para que no se te caiga. Eso es para evitar los cortes de cabo. (Daniel Ponce)

En los marineros de planta el accidente más frecuente, es el corte. Se mueve mucho el buque, pasan toneladas de pescado y están 6 horas mirando eso, entonces se quedan dormidos y se cortan un dedo y se filetean un dedo. **También hay problemas psicológicos**. La gente que trabaja en el frío sufre de **reuma y problemas bronquiales**. Se les paga más y se les da una ración de chocolate y bebidas fuertes. Los que realizan el destripe a mano sufren de **tendinitis**. (Estela Rossi)

## LOS MARINEROS HACEN APARATOS CON TONELADAS DE MERLUZA

Los marineros son todos fortachones, por el trabajo que hacen, todos hacen trabajo de esfuerzo, al aire libre, están bien tostaditos, parece que hubieran hecho aparatos y hubieran tomado sol las 24 horas del día. (Estela Rossi)

Dentro de la cámara frigorífica, 2006.

## PATRONAL Y SINDICATOS

La patronal también abusa de la gente. Por ejemplo, en lo que estamos ahora: ganás a lo mejor un buen sueldo pero te lo pagan en 10 cuotas, si el sindicato llama por teléfono y dice "escucháme, fulano no cobró", bueno, ahí le mandan el sueldo. Si vos sos el trabajador y llamás te dicen "mañana te deposito, pasado te deposito".

**Antiguamente, se hacía lo que se llamaba *patear el muelle*, se emigraba a cualquier puerto del país**; a veces, en época difícil hasta a dedo me iba, ya sea a Deseado, Puerto Madryn, Comodoro, Mar del Plata, Buenos Aires, adonde estuviera el trabajo. (Raúl Durdos)

## TRABAJADORES ARGENTINOS BAJO BANDERA PANAMEÑA[2]

Cuando decidió vender las empresas del gobierno, públicas, Menem hizo el cambio de bandera, se hace un cambio de bandera nacional por extranjera. **Vos tenías que trabajar bajo el régimen del país de la bandera, como Panamá**. Entonces ganabas menos y no se te reconocían los derechos.

Después que asumió Kirchner hizo el cambio de bandera, volvió a nacionalizar otra vez los buques pesqueros, buques mercantes. Eso a nosotros nos vino muy bien. Un barco para trabajar acá tiene que tener bandera argentina. Se recuperó lo que es la marina mercante en este caso.(Daniel Ponce)

## Trabajo en cubierta
## PREGUNTAS HECHAS CON RED MÁS FINA (o sea: ¡no tan generales!)

1. "Trabajás en un océano, no en el mar costa" dice Daniel Ponce. **¿Qué hacen en definitiva los marineros ahí en el buque en medio del océano? ¿Por qué dicen que un buque pesquero es como un frigorífico que se mueve? ¿Cómo será eso de trabajar de pronto 36 horas seguidas?** Por lo que dicen estos marineros, **¿ya está todo automatizado arriba del barco?**

.....
.....

2. La enfermera Estela comenta: "El barco se mueve mucho". **¿Cuáles son los accidentes más comunes en el barco? ¿Son los mismos si estás trabajando en cubierta, o si estás en planta?**

.....
.....

3. Frente a la necesidad de defender sus derechos, los trabajadores de los distintos oficios se organizan en sindicatos. **¿Sabés qué tipo de organización es un sindicato? ¿Cómo funciona? ¿Qué tarea social cumple?**

[2] Por decreto 1772/91, se permitió la matriculación de los buques argentinos según banderas extranjeras, por lo cual los propietarios de ellos, para abaratar los costos laborales, elegían banderas de países con leyes de trabajo más flexibles como Liberia o Panamá. Se trató de una estrategia de flexibilización laboral. Este decreto fue derogado en 2004. Ver el testimonio de Julio César Córdova en la página 55.



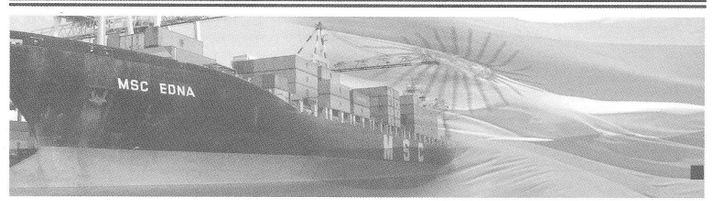
Ahí les mandamos un artículo de la revista del sindicato.

Importantísimo: **¿qué conflictos laborales mencionan los entrevistados? ¿Qué papel juega el sindicato en esos conflictos?** (Attenti que somos la patronal y estamos escuchando todo)

.....
.....

El líder del SOMU elogió la decisión de la empresa Navenor de incorporar la bandera nacional

### OMAR SUÁREZ: "AVANZAMOS HACIA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA"




**El Secretario General del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Omar Suárez, resaltó el hecho de que la empresa transportadora de petróleo Navenor S.A. incorporará la bandera nacional en los términos del decreto 1010/04 del presidente Kirchner. "Son los primeros pasos -destacó el dirigente del SOMU- dados en camino de devolver la bandera argentina a la flota mercante".**

OMAR SUÁREZ, Secretario General del SINDICATO DE OBREROS MARÍTIMOS UNIDOS (SOMU) destacó "nuestra inmensa satisfacción por este paso dado por el sector empresario en el mismo sentido del Decreto 1010/04 del Presidente Kirchner, incorporando a su buque la bandera nacional. Queremos felicitar calurosamente a Navenor por esta decisión que enaltece su rol empresario con sentido nacional, y que avanza en un camino, que apoyamos decididamente desde el movimiento obrero, que es la recuperación de la Marina Mercante argentina, luego de muchos años de crisis".

Al buque de Navenor se le extendió su correspondiente certificado de matrícula, Nº 02466, con puerto de registro Buenos Aires. SUÁREZ remarcó que "este tipo de decisiones actitudes son las que hacen falta para lograr un ansiado objetivo de grandeza para el sector. Esta es también la prueba de que el éxito puede coronar los esfuerzos cuando se hacen mancomunadamente con objetivos claros y altos: los empresarios, los trabajadores, y la conducción política, que marcó el rumbo cuando el señor presidente Kirchner firmó el Decreto que lo hizo posible".

"Recuperar la bandera nacional, y reconstruir la marina mercante, es la clave para garantizar el crecimiento del sector y la plena ocupación de la mano de obra nacional -agregó SUÁREZ-. Con el respaldo de los trabajadores y en el entendimiento común de esta alta tarea, seguiremos avanzando en ese camino", concluyó.

**El Decreto 1010/04 fué el punto de partida del proceso de recuperación**

La Unión del Marino. Órgano de difusión del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU). Julio 2006 - Nro. 28

4. Daniel Ponce dice “El Consorcio gana muy bien. Al Consorcio no le interesa que esté acá la flota pesquera”. **¿Vos sabés qué es el Consorcio? ¿Quiénes son los que toman las decisiones ahí? ¿Siempre funcionó así el puerto de Bahía Blanca?** Es un asunto complicado éste, porque hay que ponerse a averiguar, pero es tremendamente importante. **¿O creés que el puerto es sólo una postal que se vende en los kioscos de la Plaza Rivadavia?**

.....

.....

## BREVE DICCIONARIO DE MARINERO (hay que hacerlo: ¡no se vende en librerías!)

Maquinillero:.....
Contramaestre:.....
Barco potero:.....
Redero:.....
Pasteca:.....
Pozo:.....
Estrobo:.....
Patear el muelle:.....
Equipo de pesca:.....
Veda: .....
Peligro de extinción:.....

## PARA DESPUÉS DE LA CHARLA CON DANIEL PONCE

Estaría bueno que, después de la experiencia del taller, vuelvas a aquellas preguntas iniciales (hechas con red gruesa) y ensayes nuevas respuestas en un papel. Tal vez te pueda servir para seguir investigando.

**¿Te animás a entrevistar a otro trabajador -al que tengas más a mano: padre, madre, tíos, abuelos, docentes, colectiveros, compañero/as-, y preguntarle acerca de su trabajo?** (Quizá después se pueda conversar en clase y comparar las experiencias)

**Daniel Ponce** (Ingeniero White, 1961) ¡Fue el primer varón nacido en el “Hospitalito” de White! Ingresó al mundo de los barcos mercantes en 1995. Es Congresal Suplente de SOMU. Tiene una hija de 17 años que se llama Bárbara.

**Raúl Durdos** (Bahía Blanca, 1950) empezó a trabajar como marinero mercante en los años ‘70. Desde 1998, es Secretario Adjunto de SOMU) .

**Estela Rossi** (Felipe Solá, 1952) decidió ser enfermera y trabaja embarcada desde 1996.

BOTAS DE GOMA COMO ESTAS USAN LOS MARINEROS PARA TRABAJAR EN CUBIERTA

PARA LA PESCA DE ALTURA SE USAN REDES COMO ÉSTA

UNA MESA DE LA COCINA, REPLETA DE HERRAMIENTAS DE PESCA

DANIEL CONTÓ CÓMO ES VIVIR A BORDO DE UN BUQUE PESQUERO DURANTE 3 O 4 MESES

# CICLO 2

## PUERTO: TRABAJADORES Y PRIVATIZACIÓN

En este caso, se indagaron los trabajos u oficios fundamentales para que un buque pueda operar en el puerto. Los trabajadores consultados, en la mayoría de los casos, pasaron de pertenecer de alguna dependencia estatal en el marco del llamado “Estado de Bienestar” a formar parte del sector privado, luego del proceso de “racionalización del Estado” llevado a cabo durante la década del '90. Por eso, el efecto de las privatizaciones sobre el trabajo fue una de las cuestiones centrales que se abordaron.

## AÑO 2007

TALLER 1 - Trabajadores de dragas
TALLER 2 - Prácticos
TALLER 3 - Operarios de remolcadores
TALLER 4 - Amarradores
TALLER 5 - Estibadores de COPEL
TALLER 6 - Debate sobre la última etapa del puerto

# CICLO 2 - TALLER 1

**PUERTO**, TRABAJADORES Y PRIVATIZACIÓN

## TRABAJADORES DE DRAGAS NOS CUENTAN ACERCA DEL *ARTE DE DEJAR TODO PAREJITO Y LIMPIO ABAJO SIN QUE SE VEA...*

Vamos a compartir fragmentos de entrevistas realizadas a Luis Pérez, Juan Carlos Domínguez y Ricardo Cairós, trabajadores de dragas, en la sede de SIPEDyB[1] de Ingeniero White.

> La historia de los trabajadores de Dragado y Balizamiento de la Argentina se pierde en los orígenes de la Patria y seguramente antes también. Son parte fundamental del sistema de vías navegables y marítimas del país. Sin los embarcados nada sería posible. Sin embargo estos obreros "acuáticos" fueron "invisibles" para quienes los emplean desde tiempos inmemoriales.
>
> Crónicas históricas. Embarcados. SIPEDyB, 2006.

**¿Se fijaron en la última frase de la cita? ¿Por qué los trabajadores de las dragas se llaman a sí mismos "obreros 'acuáticos' e 'invisibles'"? ¿Se les ocurre algo?**

Les proponemos tratar de dar respuesta a esta pregunta haciendo un recorrido por el trabajo en las dragas del puerto.

Tengan presente esa pregunta inicial mientras hacemos el recorrido, porque al final vamos a volver a ella.

### ¿QUÉ ES EL DRAGADO?

Luis Pérez escribió un informe y también nos contó oralmente en qué consiste el dragado.

> El dragado de mantenimiento de los accesos a muelles y sus sitios de los puertos de Ingeniero White y Galván, los lleva a cabo el Departamento Distrito Bahía Blanca de la Dirección Nacional de Vías Navegables con sus equipos, contando para ello con las embarcaciones adecuadas consistentes en: dragas de cangilones para la extracción de material, su carga en gánguiles para el traslado a sectores determinados de la ría donde es depositado para evitar su regreso a las zonas de navegación y operación de buques, y lanchas auxiliares de distintos portes afectadas a trabajos de asistencia y de relevamientos de control de las profundidades existentes y logradas.

[1] Sindicato de Personal Embarcado de Dragado y Balizamiento. La sede local se formó en 1981.

El dragado es para mantener la profundidad tanto del canal como de la ría. Sacan el material, o sea, que puede ser barro, arena, arcilla, depende los que haya en el fondo. Por ejemplo: en la ría de Bahía Blanca tenés tanto barro como arena, hay sectores. Según lo que haya se cambian los elementos para extraerlos. Las embarcaciones ya tienen esos equipos para extraer barro o extraer arena.

Draga 28C (a la derecha) trabajando con el gánguil 365, alrededor de 1950.

## TIPOS DE DRAGAS. ¿DE QUIÉN SON (Y DE QUIÉN ERAN)?

Según lo que haya que hacer, si tienen que hacer los interiores, un ensanche o mantenimiento del canal, varía la draga que se va a usar.

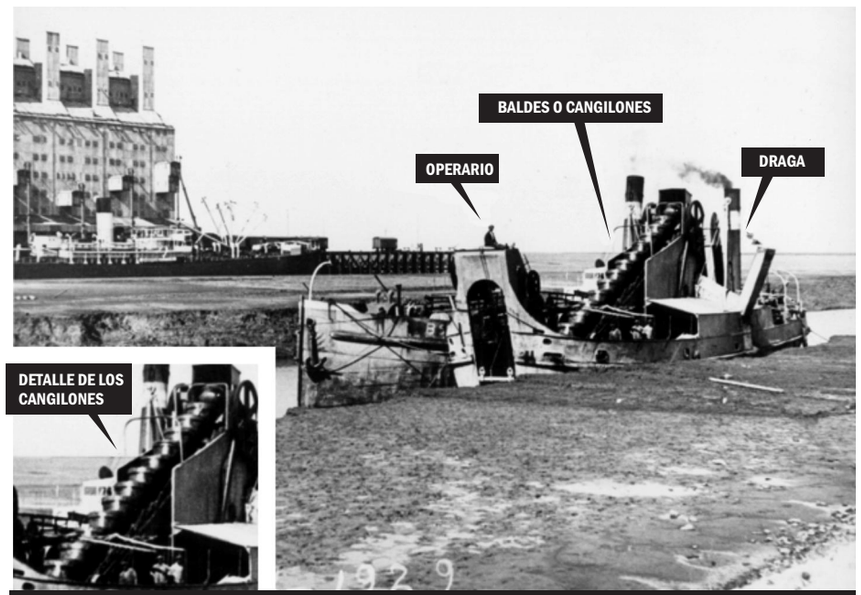
**Están las dragas a cangilones o a balde**: esas son las que estaban primeramente en Ingeniero White que eran a vapor.

Tienen unos 30, 35 baldes por rotación, va girando, va sacando el barro y lo transporta a una *chata barrera*, que decimos nosotros. Depositan el barro del balde en el depósito de la embarcación que es para eso nada más y eso se lleva al lugar que determina el personal de estudio. Esta draga lleva más mano de obra, no es tan automatizado, es más manual. Tiene que llevar personal estable a bordo en la popa del barco, en la proa tiene que ir gente que es la que está operando los baldes, tiene que haber marinería para que amarre y desamarre la embarcación contigua que es la que está al lado de la draga, que es la que descarga todo el barro. Ahora está trabajando una draga sola acá. (Luis Pérez)

Yo empecé en la draga 28C, después pasé a la draga 26 trabajando en los gánguiles, después pasé a la 33 después en la 31, y en la 34. Los gánguiles son los que transportan el barro y lo llevan al vaciadero. La 28C era a vapor, ahí trabajaba mi papá, Rafael Domínguez, era foguista, trabajaba en la parte de máquinas, era muy sacrificado por los calores. Yo entré por mi papá porque antes seguían la rama familiar, primero los hijos, si no había entraba otra gente. (Juan Carlos Domínguez)



**Después tenés la draga a succión o por arrastre**, que trabaja por sistema de cuchara: es un brazo automático que baja y por aspiración chupa el barro que está abajo, como una aspiradora grande, ¿viste? y lo deposita en una superficie. Lleva más o menos una tripulación de 20, 23, 24 personas. A bordo trabajás 12 horas, hay momentos para dormir, para comer. (Luis Pérez)




Draga 23C trabajando en la construcción de los sitios 7 y 8. Abril de 1929.

Desde hace 8 años, el dragado se encuentra licitado por empresas extranjeras que obtienen suculentas ganancias.

**Antes era todo del Estado.** Todo eso nos cambia, **ahora estás contratado por 5 años**. El Consorcio de Gestión del Puerto[2] hace licitación con empresas privadas de dragado. Yo hace 24 años que estoy acá, se privatizó, a nosotros nos dieron la orden de amarrarse, nos amarramos y nunca más, vinieron las privatizaciones, las empresas... acá hay dos empresas trabajando, está tanto Boskalis como Jan de Nul. La empresa paga el sueldo, todo lo que corresponde al obrero lo hace la empresa.

**A mí el Estado me dio mucho** porque yo empecé como marinero y terminé, mejor dicho no terminé todavía porque estoy en actividad, llegué a ser patrón de barco, yo soy oficial de barco, me dio la posibilidad de estudiar (Luis Pérez)

[2] Ente público no estatal que administra el puerto de Bahía Blanca desde 1993. En él están representados empresarios, trabajadores y funcionarios públicos vinculados a la actividad portuaria.

## CÓMO SE LABURA (Y SE VIVE) EN LAS DRAGAS

Yo entré a trabajar en la draga Santa Fe, en la 258, que operó acá en Bahía más de 10 años, que es la que hacía el mantenimiento del canal.Vos subís a una embarcación y tenés tu libro de rol, donde vos asentás cuál es tu ocupación a bordo y la fecha de ingreso a bordo y de desembarco. La parte técnica la resuelve el patrón en conjunto con el maquinista. Para ser maquinista hay que estudiar, todo en la misma escuela, tiene para las dos ramas, digamos, para oficiales de cubierta o para conductores de máquinas pero después asciende el que sigue estudiando. Para electricista también en la misma escuela. En la draga trabajan el marinero, el marinero cocinero y mozo, el contramaestre, el maquinista, el engrasador, el patrón. El engrasador sale de la escuela como auxiliar de máquinas. Es el que hace el mantenimiento de los motores, pone el aceite, limpieza y eso. **Como se ha modernizado todo, se ha mecanizado, es cada vez menos la gente que se toma. Se toma la gente específica**. (Luis Pérez)

Yo empecé a trabajar en el '69 en el Muelle Nacional, en la draga 26. A la semana me accidenté: se rompió una pluma, me di un golpe en la cabeza, me corté el cuero cabelludo y me quebré el antebrazo. La pluma es de madera o metálica donde se levanta peso. Estuve 3 meses sin trabajar. Fui marinero y después contramaestre, es, para que vos entiendas, un capataz de tierra. (Ricardo Cairós)

Ahora sí, volvamos a la pregunta inicial...

Vos recién decías que es más conocido el trabajo del estibador, o del marinero mercante... **Lo que pasa es que el dragado es una cosa que no se ve porque por más que se saque barro, el agua lo tapa. Entonces, es casi un arte de dejar todo limpio y parejito abajo sin que se vea, y es a tientas.** Cada sitio que se limpia son 50.000 metros de barro que se saca. Esas son las diferencias entre las cosas que se ven y las que no se ven. Se lleva a los vaciaderos, que son lugares donde no corre el agua y no hay navegación. El dragado es una cosa constante, el barro se traslada con el agua entonces hay que sacarlo. **El dragado es muy antiguo.** (Juan Carlos Domínguez)

Ya tenemos una idea de lo que hacen los trabajadores de las dragas. **¿Por qué se llaman a sí mismos "obreros 'acuáticos' e invisibles'"?**

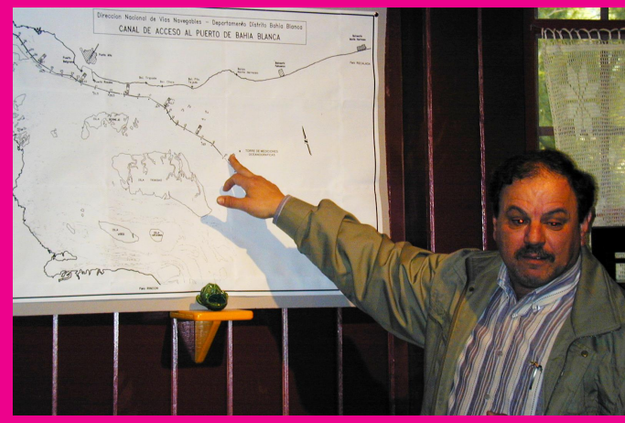
Seguramente les habrán quedado dudas, o tendrán ganas de saber otras cosas que no aparecen acá. Pueden hacer una lista de preguntas y llevarlas al museo.

**Luis Pérez** (Bahía Blanca, 1957). A los 23 años empezó a trabajar como marinero en dragas. En 1981 se constituyó en Bahía Blanca el SIPEDyB, y desde ese momento forma parte de su comisión directiva.

**Juan Carlos Domínguez** (Bahía Blanca, 1948). En 1952, empezó a trabajar en los talleres de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables distrito Bahía Blanca. Actualmente es presidente del SIPEDyB.

**Ricardo Cairós** (Puán, 1931) empezó a trabajar en las dragas en 1969.

ROBERTO SEÑALA EL TUBO DE UNA DRAGA A SUCCIÓN Y LUIS LAS ZONAS DE DRAGADO EN LA RÍA LOCAL



AL FINAL DEL TALLER, LOS CHICOS SIGUEN CHARLANDO SOBRE EL DRAGADO MIENTRAS DESAYUNAN

# CICLO 2 - TALLER 2

**PUERTO**, TRABAJADORES Y PRIVATIZACIÓN

## TRES PRÁCTICOS JUBILADOS NOS CUENTAN POR QUÉ EL PRIMERO QUE EMBARCA EN UN BUQUE QUE LLEGA DEL EXTERIOR ES EL PRÁCTICO

En esta hojita nos vamos a enterar un poco en qué consiste el oficio de práctico de puerto en Ingeniero White. ¿Qué hacemos cuando no conocemos el significado de una palabra? Seguramente, y sobre todo en la escuela, recurrimos al diccionario. Si buscamos la palabra "práctico", dice:

> práctico, ca adj. Mar. Marino o persona que conoce muy bien los peligros de la navegación y dirige el rumbo de un barco para entrar en un puerto, costear, etc.

Algunas preguntas surgen de esta definición. Por ejemplo: **¿cómo esa "persona" (que no sabemos quién es) dirige el rumbo del barco? ¿Cómo llega a conocer los peligros de la navegación por una zona determinada?** Evidentemente, el diccionario nos dice poco del oficio de práctico. En la definición no aparece ninguno concreto: el práctico es aquí una "persona", que puede ser casi cualquiera, en cualquier época y en cualquier lugar. Vamos a tener que indagar por otro lado.

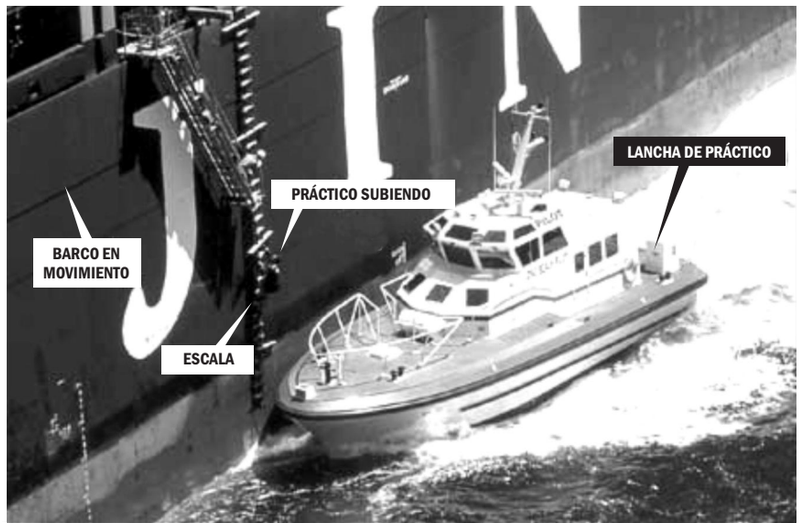
Orlando Stivala, quien trabajaba de práctico y ahora está jubilado nos dijo, por ejemplo: "En el trabajo concreto del práctico aparece la privatización". La cosa cambia, ¿no? Les proponemos entonces corregir esa definición del diccionario a partir de lo que nos cuentan 3 prácticos jubilados: Julio Somonte, Néstor Videla y Orlando. La definición que armemos entre todos nos servirá para entender qué hacía y qué hace un práctico del puerto de Ingeniero White; es decir, nos va a servir para el presente, y acá mismo.

### ¿QUÉ HACE UN PRÁCTICO?

**El trabajo consiste en la asistencia a los buques cuya tripulación no es conocedora de una zona de aguas restringidas**, es decir aguas de conocimiento necesario para transitarlas, para asistir a ese buque que no tenga inconvenientes propios de la navegación así como evitar daños a las estructuras. Un capitán de un buque extranjero no tiene la obligación de conocer las leyes de todas las naciones a las que va, por lo que el práctico, que es también un capitán, lo asesora. Tiene una doble finalidad. La primera finalidad sería esa: la conducción, la asistencia tanto en la entrada como en la salida, por una parte; por otra es la preservación de las vías navegables y las instalaciones portuarias. (Orlando Stivala)

No es que el práctico le dice al capitán: "Dígale al timonel...". La orden es directa al timonel. **Él es el que conduce el buque a través del canal**. Hasta el puerto o afuera, a la boya 11 que

es la zona final del practicaje... Ahí sube el práctico. Se embarca en lancha. Esa es la parte más riesgosa del trabajo. En el mar, porque los barcos vienen navegando, y **hay que ir con la lancha navegando y subir una escala con el barco en movimiento.** Y el momento del embarque es lo más riesgoso porque la lancha al costado del barco se mueve mucho. Si el barco no hace un buen sotavento, que es una buena calma del lado del embarque, es peligroso. Y aparte la escala esa está autorizada para tener hasta 9 metros de largo. O sea que hay que trepar 9 metros en marcha, con viento, con frío... Y así han ocurrido algunos accidentes. Por ejemplo a mí me pasó una vez. A mí me tocó una vez, estando subiendo, que entró un golpe de mar fuerte, una ola rompió ahí, y yo estaba en la escala, me levantó, me tiró para arriba... Y caí. Nadie sabe por qué no me maté. (Julio Somonte)




Práctico abordando un buque.

## CÓMO SE FORMA UN PRÁCTICO. DE LOS PESCADORES A LOS EGRESADOS DE LA ESCUELA DE NÁUTICA

**Los antiguos prácticos de la ría de acá eran pescadores**, porque eran hombres que transitaban mucho la ría, y por lo menos los conocimientos prácticos los tenían. Tenían que formarse un poquito más en otros detalles, y ya les daban el título de práctico.

La escuela de náutica, donde se forman los oficiales de la marina mercante, **la fundó Manuel Belgrano en 1799**. Es en la época del Virreinato. (Orlando Stivala)

(Para entender mejor cuál es el interés de Belgrano en fundar la escuela de náutica, les proponemos leer el fragmento de su reseña histórica, a continuación)



**ESCUELA NACIONAL DE NÁUTICA MANUEL BELGRANO - Reseña histórica**
**La primer Escuela de Náutica del Virreinato**

En 1794, durante el virreinato de Juan José de Vértiz, se crea el Real Consulado de Industria y Comercio, que determina la generación de un poderoso impulso tendiente a promover el rápido desarrollo económico y cultural de la comarca. Es el principal promotor de este impulso el Secretario del Real Consulado, don Manuel Belgrano y González.

Las memorias que anualmente debía redactar como secretario le brindan una no desaprovechada oportunidad para exponer claramente este ideario y aquel dinámico impulso.

En la primera de ellas, sobre "Medios generales de fomentar la agricultura, animar la industria y proteger el comercio en un país agricultor", leída el 15 de junio de 1795, manifiesta: ... "que es forzoso se ponga igualmente como medio de la protección del comercio, una escuela de náutica, sin cuyos principios, nadie pudiese ser patrón de lancha en este río y, además **hubiese jóvenes de quien echar mano para las embarcaciones que vienen de España caso de encontrarse sin piloto o pilotín**".

En todas estas memorias anuales, Belgrano evidencia que **la prosperidad del país radica en la explotación del suelo y la libre comercialización de sus productos**; y como una finalidad y también como un elemento generador de esa prosperidad, surge dicho plan educacional del cual la Escuela de Náutica es la concreción más notable.

Extraído de http://www.escueladenautica.edu.ar

Después de toda la carrera de marino mercante, de llegar a capitán, recién ahí se puede acceder a ser práctico siempre y cuando haya vacantes. **Son 4 años de escuela y uno de práctica en los barcos**. La instrucción era todo lo ateniente a la navegación, a la seguridad, al manejo de los barcos... Una materia se llama Conocimiento de la zona y otra se llama Maniobra. Después hay un examen de reglamentación, qué es lo que debe cumplir un barco, dónde se puede navegar. (Julio Somonte)

Cuando uno sale de la escuela sale como pilotín, eso le permite ser tercero y segundo práctico. Después tenés que rendir para primer oficial y después recién rendir para capitán. **Para todo esto uno tiene que ir sumando singladuras. Singladuras son días de mar,** o sea, días que yo estoy en el mar. Y eso llevaba su tiempo, porque para amontonar las singladuras hay que navegar. (Néstor Videla)

## EL TRABAJO DEL PRÁCTICO A PARTIR DE LA PRIVATIZACIÓN

**Antes los prácticos dependían de Prefectura**. Actualmente en vez de a Prefectura se piden a las empresas. El pedido lo hacen las agencias, que son las representantes de los barcos acá. Vienen a las empresas de prácticos y dicen “mirá, necesito un práctico para tal día, tal hora”. El cambio se produjo en los `90, fue un cambio así de un día para el otro. (Julio Somonte)

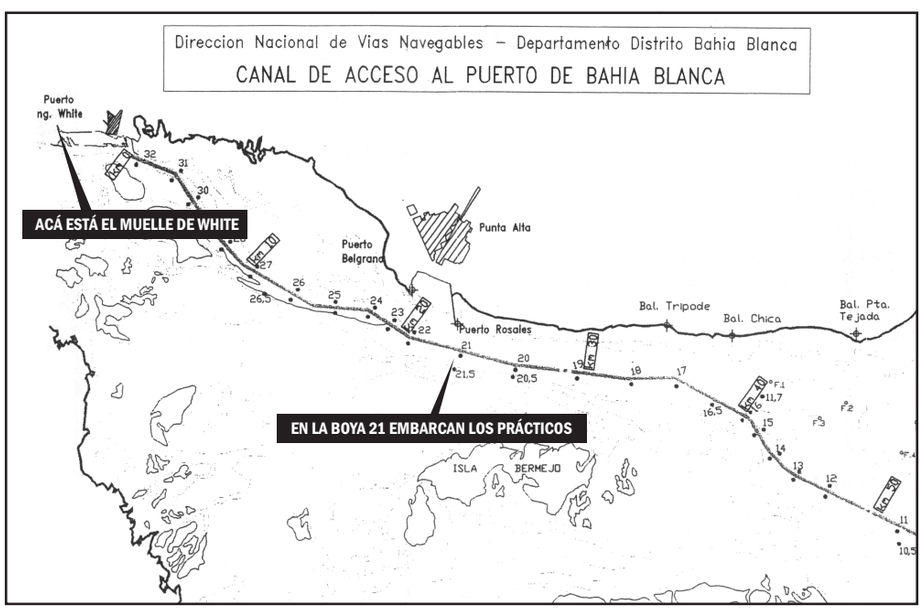
Nosotros dependíamos de Prefectura y **después Menem cambió todo y lo privatizó**. De golpe y porrazo se encuentra uno con que tiene que ser empresario. Y nosotros no estamos acostumbrados a ser empresarios. O sea que hubo que aprender muy rápido y sobre la marcha. Y es una cosa totalmente distinta. (Néstor Videla)

Sí, hasta el `90, hasta la presidencia de Menem, los prácticos eran subsidiarios de la Prefectura. Después aparece otro concepto, que es la privatización. Se dio por privatizar incluso a los buques de bandera argentina. La bandera de conveniencia. ¿Qué es la bandera de conveniencia? Que el propietario de un buque, armador argentino, le cambiaba la bandera, le ponía la bandera panameña, una de estas banderas de conveniencia, y ya toda la parte reglamentaria se le ablandaba mucho. También cambiaban un poco los haberes, cambiaban la reglamentación marítima, las leyes de despido, en fin, hubo un salto que supuestamente para el puerto, para la navegación, fue conveniente, pero para la bandera argentina, que dejó de ondear ya en todos los puertos fue un poco pernicioso. A nosotros no nos gustó nada.

En el trabajo concreto del práctico aparece la privatización. Actualmente las empresas de prácticos son: Esem y Don Mar. Cuando yo trabajaba el práctico era empleado del Estado, las lanchas eran del Estado. Ahora son embarcaciones privadas como cualquier otra... (Orlando Stivala)

## LA HERRAMIENTA DEL PRÁCTICO

**De hace unos años te diría que un pito.** Porque para la comunicación con los remolcadores no había radio, no había *handy*. Una pitada quiere decir "tire derecho", derecho como va el buque. Una pitada y media, una pitada larga y una pitada corta, tire a estribor. Y dos pitadas cortas tire a babor. Y una pitada corta era para que no tire nada. No había otra manera de comunicarse. Después de eso apareció el *handy.* Realmente alivió mucho el trabajo. Es mucho más seguro. Con los amarradores también. **Antes era todo con señas**. El primer *handy* que hubo acá para trabajar lo traje yo, de Miami en 1980. (Julio Somonte)



Lancha de práctico (la P en los laterales significa "Pilot"), 2002.

**La herramienta más importante es su handie-talkie o walkie-talkie, que es un intercomunicador,** es decir un pequeño radiotransmisor portátil, transmisor-receptor, porque recibe y transmite, con lo que se comunica con las autoridades portuarias, con la policía, con el médico, con todos. En fin, tiene comunicación directa con tierra. Hay una frecuencia, de asistencia que es el canal 16. Siempre tiene que estar abierto por si hay una comunicación de emergencia. Supongamos que un buque está en peligro o el capitán tiene alguna dificultad, si bien estoy yo operando con los amarradores, los remolcadores, con tierra, con la administración, con lo que sea, Prefectura por lo general puede salir de mi comunicación para comentarme una emergencia. (Orlando Stivala)

**Yo creo que la herramienta fundamental del práctico es lo que llaman el ojo marinero**, es fundamental. A uno se le incorpora como una especie de radar en el ojo. Sabe que al barco le faltan dos cables, que va a una velocidad demasiado fuerte o demasiado lenta. Hay gente que ya lo trae. Hay gente que intuitivamente lo hace. Después de tantos años uno pasa, ya prácticamente ni a pensar lo que tiene que hacer. Lo hace por costumbre. (Néstor Videla)

## CÓDIGOS Y BANDERAS

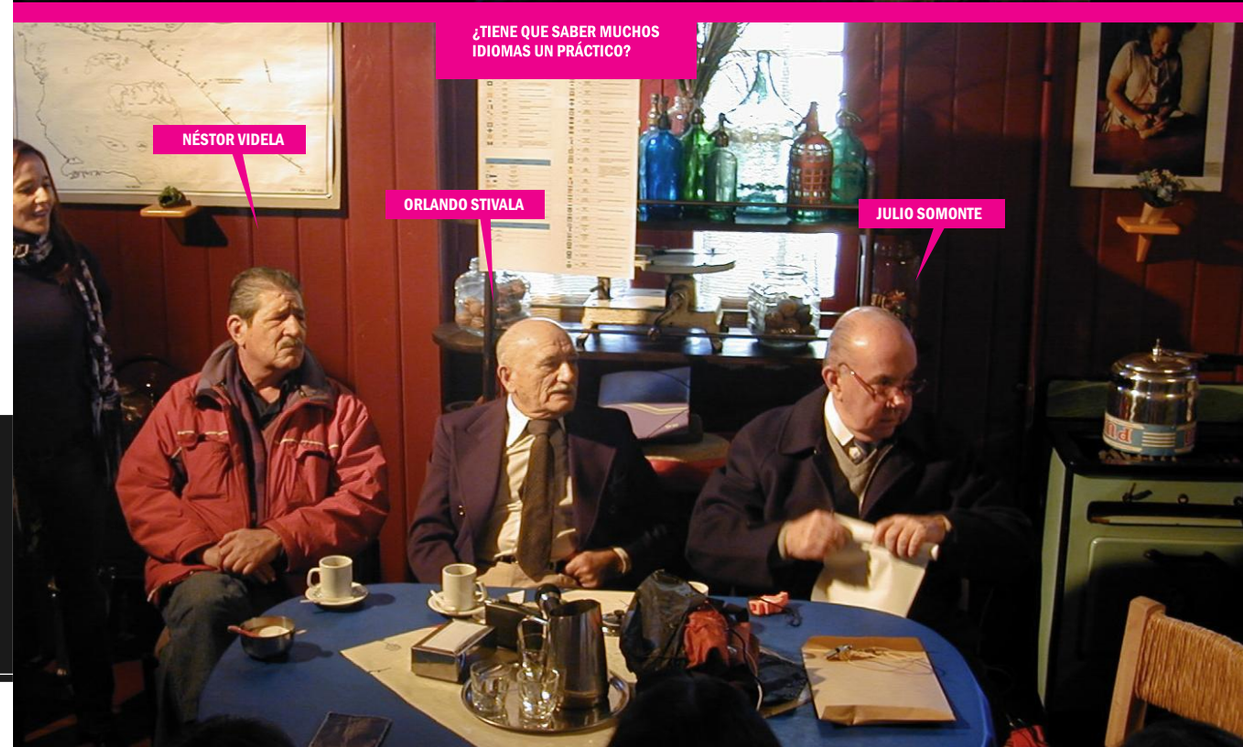
Todo buque que tiene la conducción de un práctico lleva una señal distintiva. Es una bandera del Código Internacional de Señales que es la letra H. Es una bandera: la mitad del primer campo, vamos a hablar un poquito técnicamente, la parte de la driza, o sea la que va hacia el asta es roja; la parte que va hacia el flameo, es blanca. Es la letra H del Código

Internacional de Señales que quiere decir “Tengo práctico a bordo”. Análogamente cuando un buque llega a zona de aguas restringidas que requiere práctico, iza otra bandera, también del Código Internacional de Señales, que es la letra G, que es una letra con franjas verticales amarillas y azules. Esa quiere decir “Solicito práctico”. Las letras del Código Internacional de Señales tienen un único significado individual. Si las combinamos con otras banderas, ya hay que ir al Código, y allí nos dicen, en determinado orden, leída desde la superior a la inferior, tiene un significado codificado. Por eso es que uno a veces ve un barco con muchas banderas. No es un engalanamiento. A veces lo es porque es particular... pero cuando está operativo, el barco iza banderas que identifican la función que está cumpliendo. **Es decir que los barcos detectan, informan su actividad, con banderas.** Un buque que tiene una bandera amarilla, que es una letra Q, totalmente amarilla en este caso, quiere decir “Mi buque está sano. Solicito libre práctica”. Porque no voy a contaminar a nadie. Porque la obligación de todo buque que llega del exterior es informar primero su estado de salud. (Orlando Stivala)

**Julio Somonte** (Capital Federal, 1937) vive en Bahía Blanca y trabajó durante 32 años de práctico. Empezó en 1968, cuando tenía 31 años.

**Néstor Videla** (Villaguay, Entre Ríos, 1944) vive en Bahía Blanca. Trabajó 22 años de marino mercante y 21 de práctico, entre 1986 y 2007.

**Orlando Stivala** (Capital Federal, 1926) trabajó como práctico en la ría de Bahía Blanca desde 1964..



# CICLO 2 - TALLER 3

**PUERTO**, TRABAJADORES Y PRIVATIZACIÓN

## CUATRO TRABAJADORES DE REMOLCADORES NOS CUENTAN SOBRE LA TAREA DE ENTRAR Y SACAR LOS BUQUES DEL MUELLE

Miremos bien de cerca esta foto:

"Luchador", construído en 1977 en Astilleros Mestrina. Perteneció a la Flota Fluvial del Estado, y actualmente es propiedad de la empresa Satecna. Alrededor de 1980.

**¿Cómo se llama esta embarcación?** Otros remolcadores se llaman así: el "Lidiador", el "Domador"... **¿Se les ocurre por qué llevan estos nombres?** Primero vamos a tener que saber bien qué hacen estas embarcaciones, llamadas remolcadores, y cómo trabajan sus tripulantes.

### LA TAREA DE REMOLCAR

**El remolcador está destinado a entrar y sacar los buques del muelle para ayudar a amarrarlos y desamarrarlos**. Nosotros salimos a buscarlos a la boya 31 y ahí el práctico nos dice quién va a proa, quién va a popa y se lleva hasta el sitio. Una vez que está en el sitio se va arrimando despacio el buque hasta que queda amarrado con los cabos y nos libera el práctico. (Norberto Valentín)

Remolcador “Orca” en la ría de Bahía Blanca, alrededor de 1965.

**El remolcador se acerca al barco cuando va entrando, uno toma amarras de proa y el otro de popa, dos por barco**. En el barco va un práctico que los guía; bueno, antes se usaba una pitada en el tiempo de los vaporeros, era el silbato, el que iba a proa el silbato de boca y el que iba a popa el pito del barco, digamos, la bocina del barco. Después vinieron los walkie-talkie. Y bueno, se atraca a puerto hasta que se hace el amarre y cuando sale, lo mismo. Todo guiado por el práctico. (Daniel Aldo Basich)

**El remolcador hace remolque de puertos y remolque oceánico**. Oceánico quiere decir buques que están afuera, que hay que ir a buscarlos a otro puerto, traerlos a otro puerto, barcos que se rompen. O barcos que van al desguace. Hay que ir a buscarlos, hacerles un remolque y traerlos, destinarlos a un puerto y dejarlos ahí para que los corten. Y los barcos del puerto, trabajamos acá adentro, entrada y salida. Se usan dos remolcadores para cada barco, uno de proa y uno de popa. Prácticamente los buques entran todos con proa adentro. Y lo hacen dar vuelta para que quede con proa afuera para que quede listo para salir. Porque el barco tiene sus motores apagados. Entonces lo manejan los remolcadores. (Julio César Córdova)

## TIPOS DE REMOLCADORES Y CANTIDAD DE TRIPULANTES

El 20 de agosto del ´65 empecé en los **barcos vaporeros**. Hacíamos de todo: cocinero, marinero, foguista, de todo un poco. En el ´77 más o menos vinieron los de motor. Yo casi siempre estuve en máquinas, cuando estaban los vaporeros era foguista: mantenés la caldera, las máquinas alternativas las tenés que maniobrar desde abajo: el patrón de arriba mueve un telégrafo y de abajo le tenés que responder a la máquina si te piden despacio, fuerte, o marcha atrás. Éramos 2 foguistas, entonces uno estaba en caldera y el otro en máquina y al otro día al revés. Así todos los días. Y después ya en el ‘78 creo que ya fui a uno de motor y estuve hasta que me jubilé en **los motoreros**. Los vaporeros fueron sacándolos de a poco, eran obsoletos. El trabajo del foguista desapareció. (Daniel Aldo Basich)



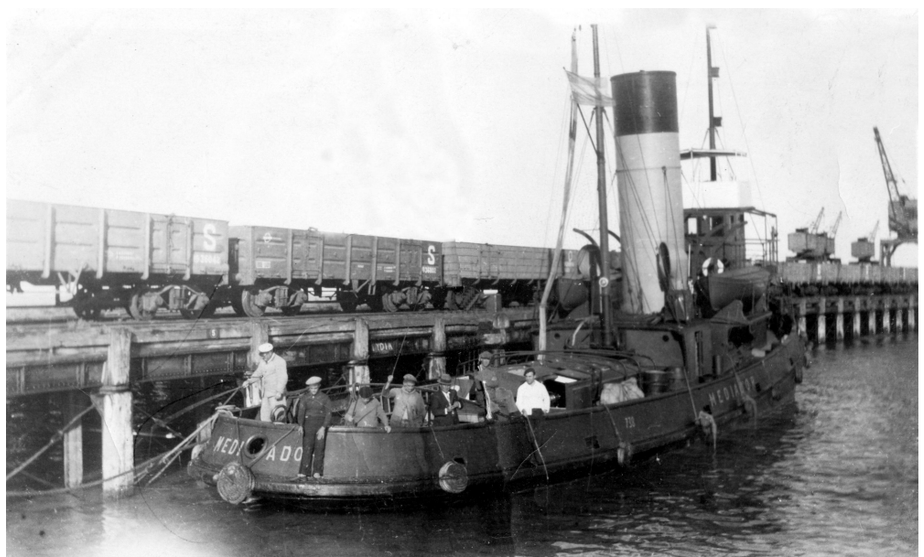
Me he encontrado gente vieja que ha estado en los remolcadores, en los vaporeros, el famoso vaporero, me han contado que laburaban como negros. Los vaporeros eran bastante bravos en la sala de máquinas. (Julio César Córdova)

Antiguamente eran 11, 12 tripulantes. **Ahora son embarcaciones más modernas** que llevan 6 tripulantes: capitán o patrón fluvial, jefe de máquinas, auxiliar de máquinas, un contramaestre, marinero cocinero y marinero, que se encargan de la limpieza, la pintura, controlar el aceite, el cuidado de la máquina... Nosotros subimos a las 7 de la mañana y teóricamente sería de 7 a 18. Todos los días hay movimiento de barcos, el problema es que acá se trabaja de noche y de día, suele ocurrir que por 2 o 3 días no vas a tu casa, tenés entrada a las 20, a las 23, otra a las 4 de la mañana, entonces te quedás en el buque. A veces 3, 4 días, si vivís cerca vas, cenás con tu familia y volvés. A nosotros nos da la orden la empresa, la empresa Satecna: “va a entrar a tal hora tal buque, o salida”. (Norberto Valentín)

Por más nuevos que sean se respetan las normas de la cantidad de gente de cualquier remolcador que esté en actividad. En Holanda estos barcos trabajan con 2 personas nada más. Pero acá se trabaja como trabaja cualquier otro remolcador, para que no haya desempleo. (Cristian Gendana )

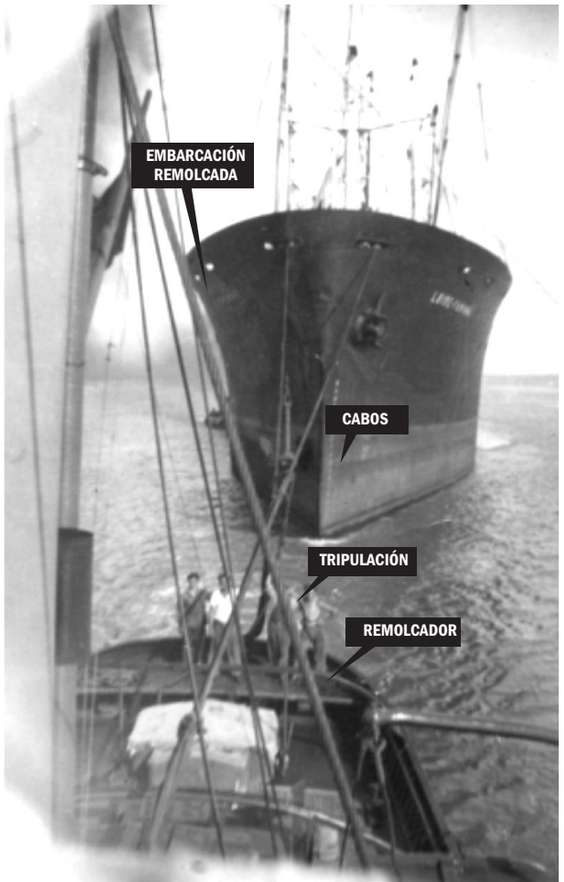
Si el buque está hecho para cuatro personas, nosotros siempre le ponemos la mínima que son seis personas. (Julio César Córdova)

Julio Córdova nos dice: “Tenemos más técnica, pero hoy en día trabajan dos o tres nada más. La cantidad de gente que trabajaba en este puerto era impresionante.” De acuerdo a lo que leyeron, **¿qué relación hay entre el cambio tecnológico y el hecho de que trabaje menos gente en el puerto?**



Remolcador “Mediador”, alrededor de 1950.

## ¿DE QUIÉN SON (Y DE QUIÉN ERAN) LOS REMOLCADORES?



Remolcador vaporero. Aproximadamente 1960.

Cuando yo empecé eran de la Flota Fluvial del Estado, después vino la empresa Satecna. La Flota Fluvial desapareció[1].

Satecna le compró al Estado 4 remolcadores motoreros convencionales, después el resto de los que tiene son japoneses, por ejemplo el "Miura". "Miura" por la raza de toros de España. Los primeros remolcadores nacionales se llamaban "Luchador", "Lidiador", "Domador", "Cazador", "Regidor", "Restaurador", ésos eran vaporeros. En el año '83, más o menos, '84, fue el cambio: vinieron los motoreros que eran de Flota Fluvial, como el "Cazador" y el "Competidor". Eran remolcadores hechos en Astilleros Forte en el Tigre, en Buenos Aires y después apareció el "Luchador" y el "Libertador", esos construidos en Astilleros Mestrina.

Claro que cuando aparecieron, todos querían motoreros porque los vaporeros llegaba un momento que se quedaban sin presión, y **estaban viniendo barcos cada vez más grandes**, se necesitaba fuerza y bueno, cuando empezaron a venir los motoreros se fueron raleando los vaporeros y ahora los japoneses están ocupando el lugar de los convencionales.

Ahora, con los japoneses vos podés avanzar, girar en el lugar, salir de costado, hacer lo que vos quieras, tomar de proa, de popa, mejor que un auto de Fórmula 1. (Norberto Valentín)

Y los japoneses tienen mucha maniobrabilidad, te piden tirar a la derecha o a la izquierda, lo hacés en un segundo, mueven como si fuera una bicicleta. (Daniel Aldo Basich )

[1] En 1981 el Ministro de Economía de la última dictadura militar resolvió la liquidación de la Flota Fluvial del Estado, proceso que se completó en 1995.



Ahora hay una invasión de remolcadores, hay cuatro empresas: está Satecna, Ona y Antares y una nueva que vino que es multinacional [Smit], que trajo unos remolcadores muy nuevos. **Los remolcadores antes eran del Estado**, primeramente eran del ferrocarril inglés, por lo que tengo noción de los viejos que han contado. Después pasaron al Estado. El Estado los tuvo hasta el año '78, '80 y **después se privatizó, los empezaron a comprar empresas privadas.** De los remolcadores del Estado quedan el "Luchador", el "Libertador", el "Competidor", el "Cazador", y en Buenos Aires todavía quedan un montón. (Cristian Gendana)

## EL CAMBIO DE BANDERA

Ahora la tripulación es toda argentina. Antes, algunos remolcadores ponían bandera panameña, que lo hizo el gran presidente que teníamos nosotros. En la época de Menem, hicimos un montón de paros. Teníamos bandera panameña y ellos pagaban y hacían lo que querían con la gente. Vos trabajabas con un convenio panameño; hacían lo que querían con vos: "Esto es lo que se paga, esto es lo que te doy, tenés que laburar esto y si no te gusta andáte". **La sacó nuestro presidente, el que tenemos ahora**… Estamos obligados a votarlo a él. (Julio César Córdova)

Ayer fui a un buque que mide como 200 metros **y para mí ver la bandera argentina fue un orgullo**... Es el "Illia", es un buque que ahora es argentino, era de YPF. Allá en la posta de inflamables. No me acuerdo qué estaba cargando. Fuimos con unos compañeros del SOMU. Hubo momentos en que no era toda la tripulación argentina y había gente del SOMU pero trabajando bajo bandera panameña y con otros reglamentos y hubo mucho abuso de los grandes empresarios. (Cristian Gendana)

Flota argentina no tenemos más. Ahora, gracias a este presidente, que sacó el decreto de tener bandera argentina, creo que se va a hacer una flota nueva, como hizo Brasil, pero nosotros no sé si lo vamos a alcanzar a ver. Recuperar el ferrocarril... Sería lindo porque es el derecho adquirido nuestro, el de nuestro país. No necesitamos que esté privatizado el ferrocarril para que funcione.(Julio César Córdova)

Hubo mucha mano en la lata. El ferrocarril no es una cosa que da pérdida sino que da ganancias al Estado. Lo que pasa es que no se veía porque se la estaba llevando otra gente. (Cristian Gendana)

Vos ves esas fotos viejas y te da pena, decís: "Lo que era el puerto..." Tenemos más técnica, pero la cantidad de gente que trabajaba en este puerto era impresionante; hoy en día trabajan dos o tres nada más, la mitad de la gente. (Julio César Córdova)

Como nos cuentan Julio y Cristian, durante la década del `90 los buques legalmente implementaban la "bandera de conveniencia", que establecía las condiciones del trabajo a bordo según las leyes laborales del país al que correspondiera la bandera.

De acuerdo a lo que leyeron anteriormente, **¿a quién convenía y a quién no esa "bandera de conveniencia"?**

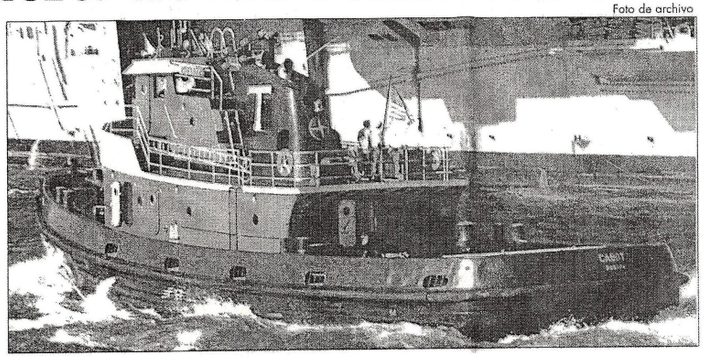
.....

.....

Para entender mejor este problema, les proponemos leer este artículo periodístico.

# La bandera de los remolcadores

Foto de archivo



Por **Víctor Diez**
"La Nueva Provincia"

La Cámara de Armadores de Remolcadores de la República Argentina no tendría problemas en volver a incorporar sus buques a la bandera argentina, siempre que los costos actuales, permitidos por las banderas de conveniencia, se mantengan y, en consecuencia, no haya que modificar los cuadros tarifarios.

El compromiso de los propietarios de los remolques de los puertos argentinos se produjo en el transcurso de las Primeras Jornadas de Intereses Marítimos organizadas por la Cámara de Diputados de la Nación, en el marco de la subcomisión que abordó la problemática que se desenvuelve en las actividades de Remolque y Practicaje.

Ese grupo de trabajo estuvo coordinado por el doctor Gustavo Nordenstahl, asesor de la comisión de Intereses Marítimos de la Cámara Baja, presidida por el diputado José Luis Castillo (PJ-Buenos Aires).

Los puntos de vista se nutrieron con voceros de la Armada Argentina, Prefectura Naval, Centro de Navegación, armadores, Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) y Cámara Argentina de Practicaje.

En representación de los prácticos de Bahía Blanca, participó de la deliberación el capitán de ultramar y ex titular de la Administración Nacional de Puertos, Pedro Taramasco.

Se consideró que para que los remolcadores vuelvan a la bandera nacional, se debe contar con una legislación definitiva que permita trazar planes a largo plazo.

El pronunciamiento del sector remolcador se produjo a consecuencia de la oposición manifestada por el SOMU en cuanto a que embarcaciones de puertos naveguen con banderas que no son las argentinas.

La facilidad de optar por una bandera transitoria para los remolcadores fue conferida por el decreto 1.772.

No obstante, el sector remolcador vio con preocupación el hecho de que tengan que salir a competir en condiciones de desigualdad, por ejemplo, con remolcadores de entes públicos, como los de la Armada y de la ex dirección de Dragados y Construcciones Portuarias, que no tienen las mismas exigencias, al momento de ejercer el comercio, que las empresas privadas.

La Nueva Provincia, 17 de abril de 1996.

**¿Qué te parece armar una lista de dudas y preguntas para llevar al museo el día del taller?**

**Norberto Valentín** (Argerich, Buenos Aires, 1948) es secretario gremial del Centro de Patrones de Cabotaje de Ríos y Puertos de la República Argentina.

**Julio César Córdova** (Allen, Río Negro, 1950) hace 25 años que trabaja en los remolcadores.

**Cristian Gendana** (Bahía Blanca, 1971) empezó en 1989 en barcos pesqueros. Desde hace 6 trabaja en los remolcadores.

**Daniel Aldo Basich** (Ingeniero White, 1942). De joven trabajó en la estiba hasta que empezó en los remolcadores el 20 de agosto de 1965. Después de 32 años de trabajo se jubiló en diciembre de 1996.

NORBERTO VINO CON LA CAMPERA DE TRABAJO (MIREN LAS BANDAS REFLECTIVAS EN LA PÁGINA SIGUIENTE)

MIRANDO UN LIBRO SOBRE MOTORES DE REMOLCADORES Y TIPO DE NUDOS QUE TRAJO NÉSTOR PARA EL TALLER

# CICLO 2 - TALLER 4

**PUERTO**, TRABAJADORES Y PRIVATIZACIÓN

## AMARRADORES DEL PUERTO NOS CUENTAN ACERCA DEL TRABAJO DE AMARRAR UN BUQUE EN EL MUELLE (Y DESAMARRARLO)

"Cabo y amarra es lo mismo. *Amarra* es más marino; *cabo* es más vulgar", aclara Gustavo Aranguren, quien trabaja como amarrador en el puerto desde los 17 años. Gustavo usa la palabra "cabo" para que se entienda mejor en qué consiste su trabajo pero, por supuesto, no es lo mismo. Vamos a tener que hablar un rato como él (y como otros también) para saber qué hace (y qué hacía) un amarrador del puerto. En los fragmentos de entrevistas que van a leer a continuación, hay *lanchas, bitas* y muchos *cabos*. Pero cuesta mucho separar estas herramientas del paso de las canoas a las lanchas a motor, del frío intenso que hace que la cubierta de estas lanchas se parezca a una pista de patinaje y del peligro de que se corte un cabo de nylon (por lo menos en el puerto de Ing. White). Les proponemos armar entre todos un Pequeño Glosario del Amarrador (si quieren ilustrado) con las palabras que están resaltadas en negrita. Pueden agregar otras también.

### CÓMO ES TRABAJAR DE AMARRADOR

Atracar o amarrar un barco significa que cuando la nave llega, se coloca más o menos a 50 metros del muelle y ahí empieza la función del amarrador. Salen dos lanchitas de 8, 10 metros cada una, se arriman al barco y el barco ahí les empieza a pasar los cables. Las lanchas los llevan a muelle, ahí sobre las **bitas**. Las bitas son donde se **encapillan** los cables de los barcos. Se encapillan (se atan). Para eso hay tres amarradores arriba del muelle, desde el cual le tiran a la lancha el **cabo de bola** y la lancha les pasa el cable del barco para engancharlo. El cabo de bola es una de las herramientas que utiliza el amarrador. Se llama así porque en la punta de la soga tiene una bola que sirve para dirigirla cuando uno pasa los cabos de la lancha al muelle o para tirarlo arriba del barco, para que quede atado. Es una soga con un trabajo manual de una bolita, se pone el plomo y se la trabaja toda artesanalmente. Una vez que el barco está amarrado a la bita, queda inmóvil hasta que termina la carga. Después que termina la carga somos requeridos por las agencias marítimas; todo bajo la orden del práctico, empezamos la función de hacer el desamarre. El desamarre es menos trabajoso, ya que se trabaja sin lanchas y con la mitad de la gente, cuatro personas que largan los cabos a medida que el práctico lo va requiriendo. Así el barco se suelta al mar. Entonces el propio barco va recogiendo los cabos con sus **cabrestantes**. (Raúl Florido)

Hoy los barcos están entrando permanentemente. Cuando yo entré a trabajar en el puerto se trabajaba durante el día, después las cosas fueron avanzando: radares, balizamiento y te indican por dónde viene el barco. Ahora se trabaja las 24 horas. Tenemos un barco

Muelle de Ingeniero White. 2007.

ponéle a las 4 de la mañana, tenemos que estar 3 y cuarto en el muelle, porque el barco se puede adelantar o atrasar, según lo que camine el agua, según lo que camine el barco, según la visibilidad que haya. Nosotros llegamos a muelle y hoy tenemos la ventaja de tener un **servicio de VTS** que son los muchachos que tienen los radares que te vienen diciendo por donde viene el barco. Antes no, poníamos el canal 12 internacional de tráfico de buques y llamábamos al barco y el práctico nos decía "estoy en tal lugar, en tanto tiempo voy a estar en la **rada**". La rada es la baliza 2, donde se toman los remolques. Bueno, para esto nosotros estamos calentando los motores de las lanchas nuestras. El trabajo de un amarre lo normal son unos 40, 45 minutos. Para eso tenés que estar empapado con lo que estás haciendo, donde te distrajiste un poco ya perdiste una maniobra, eso lleva tiempo tenés que hacer todo de nuevo, más atención pone mas rápido el trabajo, más eficiente. (Gustavo Aranguren)

Hay 2 lanchas por lo general, según lo que mide el barco. Si el barco mide más o menos 150 metros o menos de 180, por lo general hay una lancha. Y si el barco mide más de eso, por lo general son 2 lanchas. Hay un lanchero por cada lancha y en el muelle somos 4. 2 van a popa y 2 van a proa. **Proa** y **popa** son las puntas de los barcos, o sea la trompa de atrás y de adelante, para explicarlo mejor. (Javier Paredes)

Usted digamo agarra la soga del barco pa llevarla a tierra, a los demás. Andaba tutto a remo, in bote, e ahora no. Ahora es una lancha a motore, con la lancha ...Sssssssssssh llega a tierra enseguida. Nosotro teníamo a remo. Neste tempo [1950] empezamos a usar lancha a motore. (Vicente Aversano)

El ritmo de trabajo por lo general lo impone el práctico. Él dice cuál es el momento de pasar el cabo y los cabos que él quiere pasar hasta terminar el trabajo. Cuando el barco llega al muelle empezamos a hacer la maniobra nosotros. Nos comunicamos con el práctico por radio y vamos haciendo lo que el práctico dice. Y siempre se le contesta, cosa de que cuando el cabo esté en la bita se le contesta si puede **virar** o si puede **arriar**. El *handy* está en un canal que

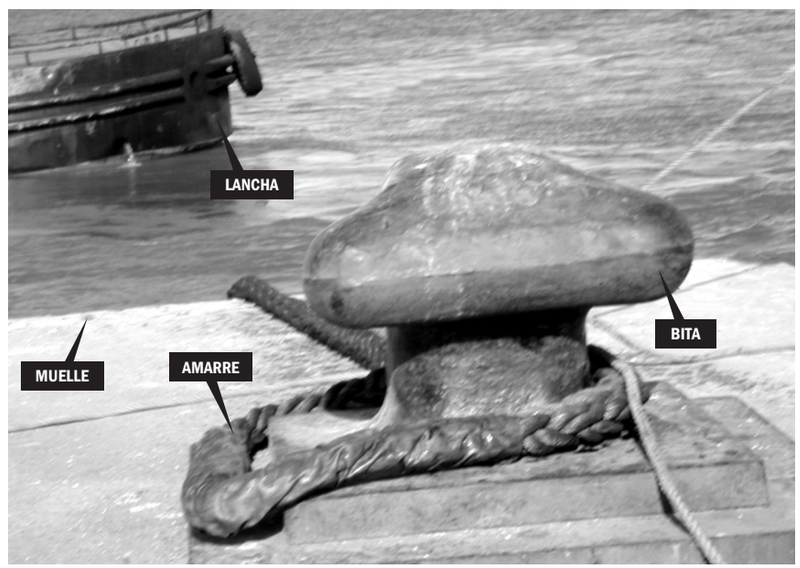


están los remolcadores, está el práctico y estamos nosotros. Nos vamos escuchando a todos para ir sabiendo la maniobra y lo que tenemos que hacer. (Javier Paredes)

Cuando empecé a trabajar en el puerto era menor de edad. No podía embarcar en las lanchas si no tenía autorización de mi mamá. Después de los 18 me entregaron la libreta de embarque y **sigo en algo que para mí es mi vida**, yo no puedo vivir sin este trabajo, es como todo, uno reniega, pasa frío. Nosotros hemos estado con 2º, 3º bajo cero. Anoche pisaba la cubierta en la lancha y era todo escarcha. Era subir a una pista de patinaje. Nos hemos tirado al agua y hemos salido con los labios morados. Tenemos horarios muy feos; cuando todo el mundo duerme nosotros estamos trabajando, no conocemos lo que es una fiesta de la familia, una Navidad, un 31, no sabemos lo que es un sábado o un domingo. Es un trabajo que uno mamó y que uno ama: eso borra todo lo feo. (Gustavo Aranguren)

## ¡GUARDA CON EL CABO!

Más de una vez pasa que los barcos traen cabos combinados, o sea, cabos de nylon, propileno y acero. El mismo cabo trae una **estacha**; estacha se llama. Es un tramo del cabo que va en la bita que es de nylon. Y después viene la unión que es de acero y que va al barco. Al ser cabos combinados no los pueden levantar 4 personas solas, a veces tienen que ser hasta 8. No depende del tamaño del barco, sino del cabo que traiga. También es importante que el *lanchero* cargue bien el cabo en la lancha, porque si el *lanchero* pone el cabo como cae, pueden ser 20 , 25, 30 que no lo levantan. **El acero en los cabos se está usando hace unos 10, 12 años atrás**. (Gustavo Aranguren)



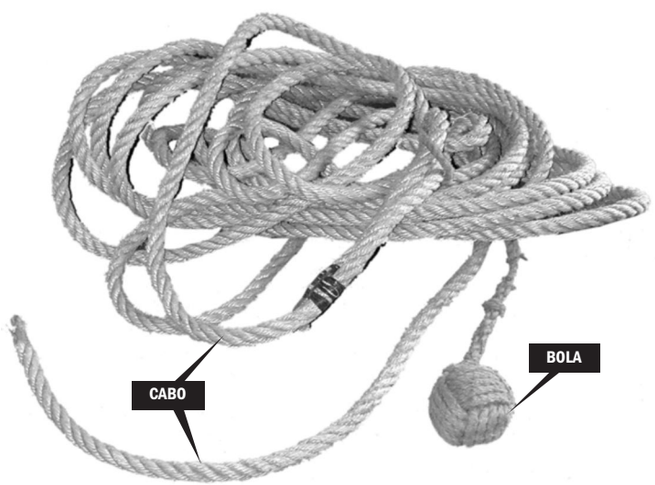

La mayoría de todos los chicos que trabajan acá son estudiantes, chicos de acá de White que vienen conociendo ya lo que es el servicio de amarre. El aprendizaje se hace con la práctica. Con el estar, se adquieren 2 o 3 cosas muy importantes: en especial el tema de la

seguridad, o sea, este trabajo requiere una seguridad absoluta, grande. Tiene momentos de peligro. El momento peligroso para la integridad física es el momento cuando se empiezan a virar los cabos, que se pueden cortar, ya que la mayoría de los barcos no usan acero, usan nylon. Los *aceros* cuando se rompen, se cortan, no se expanden, se caen ahí mismo. Pero los de nylon cuando se cortan son muy peligrosos porque empiezan a hacer un giro como un remolino. El amarrador siempre tiene que estar en los costados de la bita, pero nunca en dirección a la bita, ya que el cabo cuando corta, la explosión hace ¡Bum! y va directo a la bita. **Si tenés la desgracia de que te agarre el cabo, puede ser fatal**. Es un golpe que te corta directamente. Por suerte a nosotros no se nos ha dado nada. Los de las lanchas tienen sus riesgos también, pero hoy se trabaja muy moderno, hoy se trabaja con mucha seguridad. (Raúl Florido)

Los guantes son muy peligrosos para trabajar porque un cabo te lo puede morder, te puede llevar un dedo al igual que los anillos, **hemos tenido problemas con nuestras respectivas mujeres por el tema de que no podemos usar anillo, ni cadenas**. Nosotros además de estar haciendo el trabajo prestamos mucha atención a estar mirando a la gente que tenemos arriba del muelle para advertirla del problema que puede pasar si un cabo se corta. El trabajo es muy, muy arriesgado, tenés que poner todos los sentidos y tener todos los ojos abiertos. (Gustavo Aranguren)

En Estados Unidos se usa un nylon especial que cuando se corta, tac, se corta y cae, no hacen como los de esta parte del mundo que empiezan a girar, a girar y hacen una rueda que va agarrando todo lo que está a su paso hasta que se le termine la fuerza, corta hierro, personas ni hablar, si te agarra... (Raúl Florido)

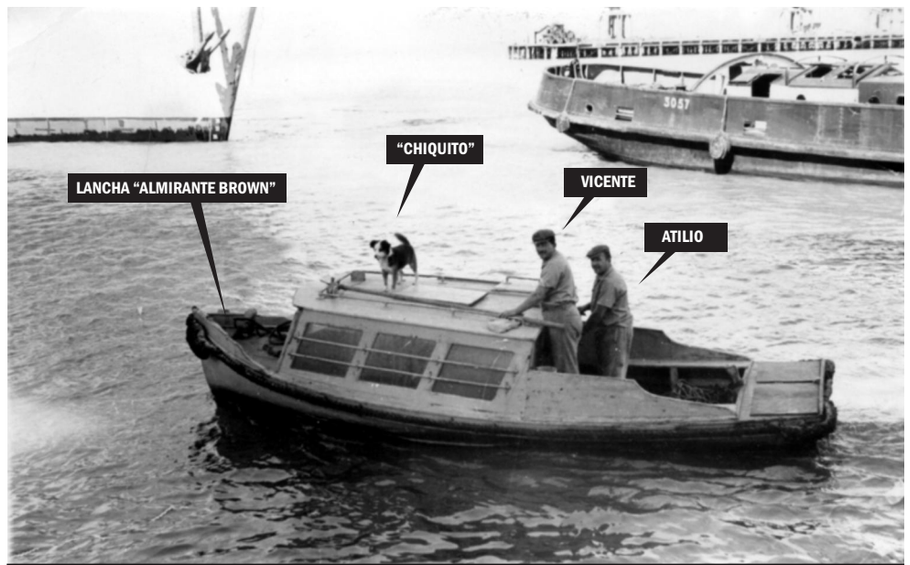
Llevamos botines de seguridad, que hoy es muy importante, y salvavidas. Casco, por si se suelta un cabo o puede caer cualquier cosa, vos calculá que andás debajo de los muelles. Es incómodo usar casco porque vos tenés que tener la agilidad puesta para moverte. Porque a veces el clima no está serenito. (Gustavo Aranguren)






## DE LOS PESCADORES-AMARRADORES A LA SOCIEDAD DE AMARRADORES

Amarradores del Puerto es una sociedad que fue creada hace... entre 55 y 60 años. Es una empresa familiar, la cual se fue superando con el correr de los tiempos. Las fundadoras son dos familias italianas. Acá la primera familia italiana era un grupo de la isla de Ischia, cerca de Nápoles. Después se integró otra familia más, que son los Aversano, que vienen de la isla de Ponza, otra isla cercana. Los que vienen de la isla de Ischia son Vicente Florido, Miguel Conte, José Morelli. Vicente Florido era mi papá. Ellos vienen después de la guerra, con grandes problemas económicos y se radican acá en White. Y de ahí se empieza a armar con un grupo de 7 socios una especie de cooperativa. Pero la actividad del amarre no era algo que se podía sustentar, o sea que ellos trabajaban en la pesca y también con el amarre de los barcos; llevaban los prácticos con las canoas a los barcos, era todo diferente. Eran pescadores-amarradores, una cosa así más o menos. **Después entra gente con mentalidad bastante renovadora, caso de Atilio Aversano, que fue el que implementa las lanchas a motor**, ya que toda esta gente era sólo sacrificio, trabajaban con canoas a remo. Ahora no es una cooperativa, sino una empresa, la cual en este momento tiene entre 40 y 60 jóvenes de White en trabajos a destajo. El **trabajo a destajo** no es un trabajo fijo, es un trabajo que es por barco. (Raúl Florido)



Ría de Bahía Blanca, aproximadamente 1960.

## SOBRE LAS MODIFICACIONES DEL TRABAJO EN EL PUERTO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS

Ahora en algunos muelles hay bitas y en otros no. En otros muelles como Mega y Profertil tenés el **gancho disparador**, que son ganchos donde se pone el cabo ¿sí? y vos después apretás una palanca así, se abre el gancho y se abre el cabo. No hacés el esfuerzo. El del sitio Mega es el único que hay en White. Hasta tenés **virador**. Yo te paso el cabito de bola a vos, que venís con la lancha, vos me atás el cabo, yo lo pongo en el virador y el virador

empieza a arriar el cabo y va subiendo el cabo solo arriba. Eso hay que manejarlo. Lo único que se evita es el esfuerzo. (Gustavo Aranguren)

No, antes no había más trabajo. Diría que ahora hay más trabajo. Porque el puerto se ha agrandado con las plantas que nos rodean, si bien algunos dicen que son malas, otros dicen que son buenas, en el sistema del trabajo esas plantas en este rubro han favorecido, en especial en todo lo que es el gas. Si bien estaban antes, ahora está muy modernizado a través de Petrobras, que mueve muchísimos barcos. (Raúl Florido)

Antiguamente para amarrar vos tenías que meter todo el cabo adentro de la canoa y estaba el que remaba y el que iba largando cabos para que la canoa avance. Los cambios fueron muy, muy ventajosos, en todo sentido. El cambio que noto es cómo se maneja el puerto, cómo se agrandaron las empresas, cómo se fueron haciendo muelles, cómo se fue implementando lo que hoy gracias a Dios tenemos que es el VTS, que es el tráfico de buques. Hoy por ahí, lo que yo diría que le está faltando a un puerto gigante como el nuestro, si no es el más importante de Argentina le pega en el palo, le estaría faltando, esto charlando con los muchachos, por ahí pescadores, remolcadores, amarradores, gente que andamos arriba del agua, le estaría faltando un helicóptero de salvamento, cosa que vos estés navegando, te pase algo en la embarcación, no haya otra que abandonar, porque la embarcación o se está hundiendo o se está prendiendo fuego y vos sepas que hay alguien que te viene a buscar así, ya. Ahora los buques cargan miles de toneladas y entran y salen en el día. Antes no era así: un buque se quedaba 5, 6 días en puerto. Se necesitaban muchos estibadores, eso es lo único que por ahí se perdió en el puerto. Pero, ¿por qué se perdió? Porque se avanzó, se ganó, eso lo hace la tecnología. (Gustavo Aranguren)

**Vicente Aversano** (Ponza, Italia, 1923) llegó a Bahía a los 27 años en el barco “Mendoza”. Se casó por poder con Filomena Tagliamonte. Es socio fundador de la empresa Amarradores del Puerto de Bahía Blanca. Hace 5 años dejó de trabajar.

**Raúl Florido** (Ingeniero White, 1950). Sus padres Francisca Cigliano y Vicente Florido, llegaron de Ischia, Italia, escapando de la Segunda Guerra Mundial. Nació en una casa de chapa y madera. Actualmente es socio activo de la empresa Amarradores del Puerto de Bahia Blanca.

**Gustavo Aranguren** (Ingeniero White, 1968). A los 17 años empezó a trabajar como marinero en el amarre. Actualmente, además de ser parte del personal estable de Amarradores del Puerto de Bahía Blanca, trabaja en la contención de derrame de hidrocarburos y manipulación de mercaderías peligrosas. Su hijo Jonathan tiene 10 años y según él es un “amarrador chiquito”.

**Javier Paredes** (Bahía Blanca, 1984) vive en White y trabaja en el amarre desde hace 10 meses.

¡CUÁNTOS AVERSANO! JUNTO CON LOS FLORIDO Y LOS BOZZETTI SE ENCARGAN DEL AMARRE EN WHITE DESDE LOS AÑOS `50

JUSTO EL DÍA DEL TALLER FUE EL CUMPLEAÑOS DE ATILIO. HILDA "CHACHA" MARINO, COCINERA E INTEGRANTE DE LA ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL MUSEO HIZO UNA TORTA PARA FESTEJARLO (CON BITA Y CABO)

EL TRABAJO DEL AMARRE Y EL TRABAJO DE LA COCINA CONCENTRADOS EN UNA TAZA DE CHOCOLATE CALIENTE

# CICLO 2 - TALLER 5

**PUERTO**, TRABAJADORES Y PRIVATIZACIÓN

## PALAS, CUCHILLOS Y TROMPETAS: ESTIBADORES DE COPEL NOS CUENTAN SOBRE SU TRABAJO Y SU ORGANIZACIÓN

Hablan Raúl Franco, Aldo Andragnez, Julio César Cardoni y Horacio Morantes, estibadores de la COPEL (Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Limitada)

### SOBRE LA COOPERATIVA DE ESTIBADORES

Lean con atención este documento:

El nacimiento de la cooperativa, promovida por el Estado nacional en el año 1961, afirma el pronunciamiento de la OIT que señalara que "el trabajo no es una mercancía" y recomendara la entrega directa a los trabajadores portuarios de la carga y descarga de mercaderías en los puertos, como forma de eliminar totalmente los intermediarios, por innecesarios, antieconómicos y expresión de injusticia social.

El 31 de diciembre de 1963 el Gobierno establece la obligación de la Junta Nacional de Granos para contratar directamente con las cooperativas de obreros portuarios.

Desde el primer momento COPEL estuvo animada por un alto sentido social y supo volcarse a favor de sus asociados y de toda la comunidad de Ingeniero White. El crecimiento de su patrimonio institucional es un claro índice de lo expuesto.

La fidelidad de la Cooperativa con los sagrados derechos de los trabajadores en huelga y la irreflexiva, injustificada actitud del inconstitucional gobierno imperante en 1966, motivaron que COPEL quedara inactiva y luego fuera intervenida. Fueron necesarios gestiones y esfuerzos para que COPEL volviera, en 1973, a manos de los trabajadores, devolviéndole al obrero portuario lo que nunca debió habérsele quitado: la fuente propia de trabajo.

En la historia de Ing. White, COPEL ha demostrado ser la más efectiva conquista y realización de los trabajadores portuarios unidos, que cuentan en su cooperativa con el control real de su trabajo y la obtención del fruto de su propio esfuerzo.

Educación y capacitación cooperativas, COPEL, Ing. White, 1974.

**Los estibadores nos formamos en cooperativa**. Cada 2 años se renovaba el consejo de administración. A los 2 años el presidente era uno que había estado paleando, como yo. (Julio César Cardoni)

Era un trabajo tremendo el que teníamos. Hay gente que se ha comprado casas con las ganancias de la cooperativa. **¡La plata que había acá, en los años `80!** Fue la mejor época. Todo tipo de estibaje hacíamos, hubo un momento en que nosotros llegamos a hacer pescado, fruta, pero el fuerte nuestro era el cereal. ¡Lo que tenía la cooperativa era tremendo! Camiones, camionetas, autoelevadores, todos elementos para la descarga, todo lo que se usaba para laburar lo teníamos nosotros. El terreno todavía sigue siendo nuestro, ¡si no nos rematan! Camiones térmicos,3 teníamos. (Raúl Franco)

**La función social que cumplía la COPEL fue espectacular**. Las escuelas nos pedían los colectivos para trasladar los chicos. Teníamos las ambulancias al servicio de la sociedad. Les prestábamos el salón a ciertas entidades. **En la COPEL todos los fines de semana había fiesta.** (Julio César Cardoni)

Sede de la cooperativa, 1987.

## LA PRIVATIZACIÓN

Cuando se privatiza[1] la Junta, que era la recibidora de granos del Estado, nosotros seguimos trabajando para ellos, para la gente de Terminal Bahía Blanca, pero después de a poco nos fueron eliminando. Terminal trabaja con gente propia, además pensá que TBB, que era la Junta, tenía 1000 y pico de personas... Ahora vos vas ahí adentro y no ves a nadie, no se ve nada. Tendrán 60 personas... La descarga de cereal se hacía toda prácticamente con la cooperativa, no existía Cargill. No existía la otra terminal de la planta de cereal, la de Glencore, la de Moreno existía pero a medias. Nosotros manejábamos todo. Actualmente gente de COPEL que salga a trabajar, deben ser 20. (Aldo Andragnez)

[1] En el año 1993, en el marco de la reforma del Estado, se transfieren las instalaciones de la Junta Nacional de Granos a operadores privados, quedando en manos de la multinacional Bunge con el nombre de Terminal Bahía Blanca (TBB).



Si la gente se hubiera puesto firme que no había que privatizar porque nos dejaban afuera del sistema, no se hubiera privatizado nada. **Nosotros la vivimos, la recontra vivimos la época de la privatizaciones**. La veníamos viendo, nadie hizo nada, porque acá los que se tenían que poner firmes para que no pasara nada eran los gremios. (Raúl Franco)

La parte de la estiba es del estibador. Al estibador no habría que sacarlo de ninguna forma, para abrir vagones, calar camiones todas esas cosas es estiba, es trabajo para el estibador. Eso lo perdió el gremio.

Cuando va pasando el tiempo, despacito se va transformando, **viene una metamorfosis del trabajo en el puerto sin que nos diéramos cuenta**. El problema, viene en la década del `90, que viene el avance de la tecnología y todo mecanizado. **La COPEL tuvo un bajón porque quizá no estábamos preparados para vivir ese proceso de cambio.** La tecnología va muy adelante nuestro. No es que nosotros estuviéramos en contra del progreso, si todos andan en Fórmula 1 nosotros no vamos a andar en carreta. (Horacio Morantes)

## ESTIBADORES, NO: CORTADORES, EMBOLSADORES, GRUEROS, BARRETEROS... O: PALAS, CUCHILLOS, GARFIOS...

La pala es la herramienta fundamental del estibador. Nosotros lo que hacíamos más era palear cereal. La descarga de cereal de vagones y camiones. Nosotros trabajábamos para la Junta. (Raúl Franco)

**Paleros** son los que usan la pala. La pala se usa siempre, no tanto como se usaba antes, pero se usa. **La pala venía con un manguito corto. Pero acá empezaron: "Vamos a poner un mango largo por la cintura". Mejor para el estibador.**

Había 6 estibadores arriba del vagón (3 de un lado y 3 del otro), que arrastraban las bolsas

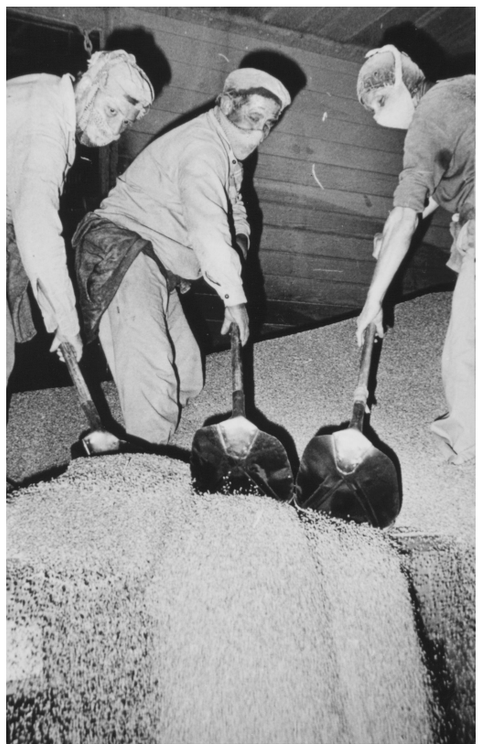
Depósito de la cooperativa, 1996.

poniéndolas al costado. Después, el **cortador**, uno de cada lado del vagón, cortaba la bolsa y la vaciaba en una rejilla. Abajo de la rejilla estaba la cinta transportadora conectada al barco o al silo. El **embolsador** apilaba las bolsas usadas y armaba fardos de 25 que volvían al campo para ser reutilizadas. La bolsa se cortaba con un cuchillo. Con un cuchillo cortador, tipo carnicero. Cada cortador tenía su cuchillo.

El garfio se usó en el año ´88, ´90, cuando vinieron los barcos de fertilizantes, que venían en bolsas. Los garfios se usaban para enganchar la bolsa, que venía muy dura, cada uno agarraba de cada lado, y la ponían en la lingada. Después si vas al puerto, ahí tenemos la chilindrina... La chilindrina viene a ser una máquina que se acopla al costado de una puntera para volcar, para que vaya más rápido el trabajo. Ahí está volcando directamente a la máquina, a una puntera. La puntera va directamente a la bodega del barco o a un depósito.

Antes, en la fruta, entraba un barco de 200.000 cajones, te trabajaban 200, 300 personas. Ahora todo eso está *palletizado.* Metés máquina adentro y se hace todo a máquina. La mano se compone con 2 **grueros** y un **señalero**, son 3. (Aldo Andragnez)

Antes sí o sí se usaba la mano del hombre. Por eso hasta el año 90 y pico todavía estábamos descargando vagones.



Estibadores enmascarados palean cereal, 1974.

Después se privatiza. Ya cuando estaba la Junta de Granos habían otros elementos para trabajar, para hacer descarga sin el hombre. Al vagón le hicieron una puerta atrás, y ahora levantan la plataforma y se descarga solo. Eso se llama **vagón tolva. Eso nos mató a nosotros**. (Raúl Franco)

Fue tal, tal el cambio que por ejemplo, para descargar 250 toneladas que son 5 vagones llevábamos 8 hombres. Lo que hacían los obreros en 3 horas para descargar 250 toneladas, accionando un botón te las descargan en 10 minutos. Los vagones tolva se descargan solos, automáticamente solos. Esos fueron los cambios, que la COPEL sufrió, un bajón económicamente y humanamente porque teníamos un material humano, para trabajar, pero después, ¿qué hacíamos con ese material humano si no había trabajo? (Horacio Morantes)

## LA ROPA DEL ESTIBADOR: PAÑUELOS, TROMPETAS Y ALPARGATAS

Usábamos **máscaras**, ¿ves? Esto llevaba una esponja en el pañuelo y te lo ponías en la boca, por el veneno que traía el cereal o la tierra. Vos abrís un vagón y una nube de tierra sale. (Aldo Andragnez)

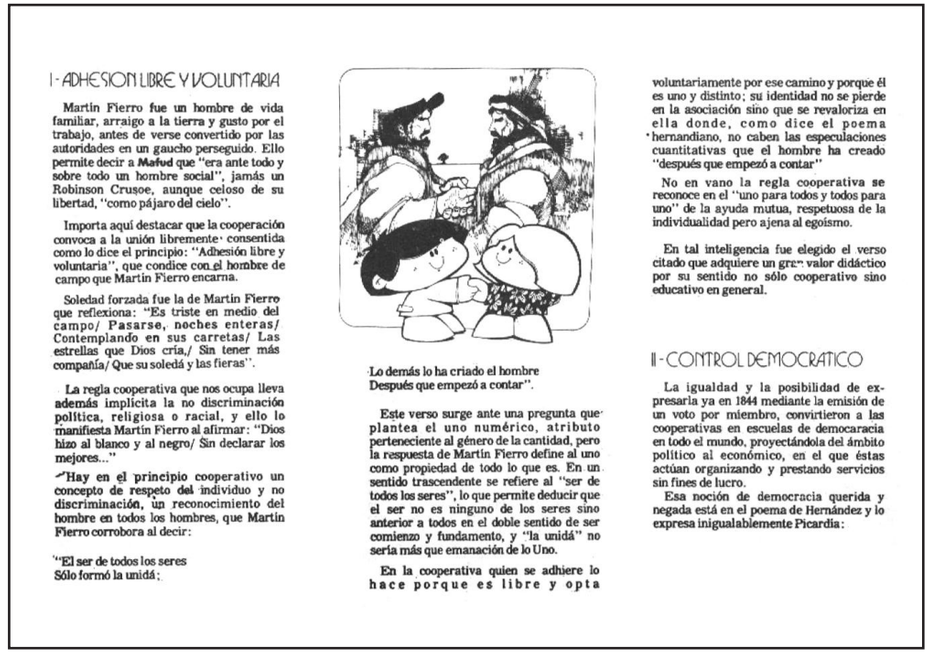
Cada estibador tenía su elemento. Les dábamos ropa y pañuelo. La gente a veces cortaba una media de mujer, ¿viste? y le ponía una esponja adentro y después a la boca. Esto se llama **trompeta**. La gente se fabricaba su propia trompeta. (Raúl Franco)

## ACTIVIDADES PARA EL AULA (Sobre los principios cooperativistas)

Al cumplir 25 años de su fundación, COPEL hizo llegar a los establecimientos educativos de White un cuadernillo de difusión de los principios cooperativistas a partir del *Martín Fierro,* con el objetivo de "contribuir a la noble tarea educativa invitando a profundizar el conocimiento de la obra de José Hernández, así como el de la doctrina solidaria y constructiva que el cooperativismo afirma en sus seis principios..."

**¿Qué les parece si analizamos los principios?**

Les proponemos debatir en torno a ellos, y pensar: **¿Conocen alguna organización de este tipo en la actualidad? ¿Se les ocurre alguna actividad que puedan realizar en la escuela aplicando alguno o varios de estos principios?**



I - ADHESION LIBRE Y VOLUNTARIA

Martín Fierro fue un hombre de vida familiar, arraigo a la tierra y gusto por el trabajo, antes de verse convertido por las autoridades en un gaucho perseguido. Ello permite decir a Mafud que "era ante todo y sobre todo un hombre social", jamás un Robinson Crusoe, aunque celoso de su libertad, "como pájaro del cielo".

Importa aquí destacar que la cooperación convoca a la unión libremente consentida como lo dice el principio: "Adhesión libre y voluntaria", que condice con el hombre de campo que Martín Fierro encarna.

Soledad forzada fue la de Martín Fierro que reflexiona: "Es triste en medio del campo/ Pasarse, noches enteras/ Contemplando en sus carretas/ Las estrellas que Dios cría,/ Sin tener más compañía/ Que su soledá y las fieras".

La regla cooperativa que nos ocupa lleva además implícita la no discriminación política, religiosa o racial, y ello lo manifiesta Martín Fierro al afirmar: "Dios hizo al blanco y al negro/ Sin declarar los mejores..."

"Hay en el principio cooperativo un concepto de respeto del individuo y no discriminación, un reconocimiento del hombre en todos los hombres, que Martín Fierro corrobora al decir:

"El ser de todos los seres
Sólo formó la unidá;
Lo demás lo ha criado el hombre
Después que empezó a contar".

Este verso surge ante una pregunta que plantea el uno numérico, atributo perteneciente al género de la cantidad, pero la respuesta de Martín Fierro define al uno como propiedad de todo lo que es. En un sentido trascendente se refiere al "ser de todos los seres", lo que permite deducir que el ser no es ninguno de los seres sino anterior a todos en el doble sentido de ser comienzo y fundamento, y "la unidá" no sería más que emanación de lo Uno.

En la cooperativa quien se adhiere lo hace porque es libre y opta voluntariamente por ese camino y porque él es uno y distinto; su identidad no se pierde en la asociación sino que se revaloriza en ella donde, como dice el poema hernandiano, no caben las especulaciones cuantitativas que el hombre ha creado "después que empezó a contar"

No en vano la regla cooperativa se reconoce en el "uno para todos y todos para uno" de la ayuda mutua, respetuosa de la individualidad pero ajena al egoísmo.

En tal inteligencia fue elegido el verso citado que adquiere un gran valor didáctico por su sentido no sólo cooperativo sino educativo en general.

II - CONTROL DEMOCRATICO

La igualdad y la posibilidad de expresarla ya en 1844 mediante la emisión de un voto por miembro, convirtieron a las cooperativas en escuelas de democracia en todo el mundo, proyectándola del ámbito político al económico, en el que éstas actúan organizando y prestando servicios sin fines de lucro.

Esa noción de democracia querida y negada está en el poema de Hernández y lo expresa inigualablemente Picardía:

"Me dió vergüenza de verme
Tratado de esa manera;
Y como si uno se altera
Ya no es fácil que se ablande,
Le dije: —"Mande el que mande,
Yo he de votar por quien quiera"

## III - INTERES LIMITADO AL CAPITAL

En la cooperativa el capital no manda y tiene una función de servicio a la que debe someterse a tal punto que puede llegar a no recibir retribución en concepto de interés.

No obstante, la regla se enuncia de tal modo pues mientras en la sociedad que vivimos el préstamo de dinero sea remunerado, las cooperativas podrán llegar a admitirlo pero poniéndole límites que eviten la distorsión que lleva a la especulación y a la usura, frutos de la codicia.

Virtud que adorna al gaucho es el desinterés y si un cooperativista se integra a una entidad no ha de buscar otro fin que la prestación de un buen servicio, sin especular con la obtención de premios para su aporte de capital.

saber al servicio de qué fines se pone lo que se sabe.

Nada más importante y actual que educar de tal modo que, con imprescindible sentido crítico, nos preguntemos si son buenas las cosas que aprendemos, buenas en el alto sentido de la bondad y no sólo buenas para hacer dinero cualesquiera sean los medios que para ello se emplean.

Martín Fierro lo ha comprobado y dice:

"Hay sabios de todas menas,
Mas digo, sin ser muy ducho;
Es mejor que aprender mucho
El aprender cosas buenas"

La legislación argentina reconoce el "alto interés nacional de la enseñanza de los principios del cooperativismo". Y de eso se trata en estos momentos.

No preocupa a Martín Fierro la desposesión de sus bienes materiales, pero aconseja no perder "ni el tiempo ni la vergüenza" y también afirma:

"Ni el miedo ni la codicia
Es bueno que a uno le asalten,
Ansí, no se sobresalten
Por los bienes que perezcan".

Surge con claridad que sólo quienes, como aconseja el poema, no se sobresaltan por los bienes que perecen pueden aceptar que un capital invertido en función de servicio deje de percibir un interés que premia generosamente otro tipo de inversiones y se radique donde es más necesario y no donde más rente.

## IV - RETORNO DEL EXCEDENTE

Una de las reglas de oro de la cooperación obliga a devolver los excesos de previsión en el precio del servicio prestado a los asociados, a la vez que evita que alguien lucre a expensas de otro.

Martín Fierro es una de las víctimas del lucro y lo señala con precisión: "Aunque es justo que quien vende/ Algún poquitito muerda,/ Tiraba tanto la cuerda/ Que con sus cuatro limetas;/ El cargaba las carreras/ De plumas, cueros y cerda".

Las cooperativas no lucran y se constituyen en el instrumento idóneo para cortar aquella cuerda que suele estirar insensiblemente la intermediación parasitaria, ignorante de una verdad trascendente que Martín Fierro expresa así:

"Naides me puede quitar
Aquello que Dios me dió.
Lo que al mundo truje yo
Del mundo lo he de llevar".

Se apela así a reflexionar acerca del límite del despojo a que el ser humano puede ser sometido, lo que sin embargo no puede privarlo de su condición de persona y, a partir de ella, comprender las virtudes de la actividad cooperativa —donde nadie quita nada a otro—, aseguradas por la vigencia ineludible del principio del retorno de los excedentes que pudiera producirse.

## V - FOMENTO DE LA EDUCACION

La importancia de la educación crece cada día a medida que el conocimiento se expande. Pero la educación en una sociedad dominada por la lucha y la competencia entre sus miembros suele sufrir una deformación que alienta al egoísmo frente a la solidaridad que exige la dignidad humana.

Las cooperativas promueven el fomento de una educación inspirada en una ética fundada en la búsqueda del bien común. No se trata sólo de saber cada día más, sino de

## VI - INTEGRACION COOPERATIVA

Desde su mismo inicio la doctrina cooperativa promueve la expansión constante y la búsqueda de la unidad mediante la integración de los esfuerzos de todas las entidades que se constituyen en base a sus principios rectores, que son de universal aceptación.

La unidad es esencial a la familia —primera célula cooperativa— y su justa integración es la que hace posible la armonía social y la cohesión nacional.

La unidad del movimiento cooperativo se proyecta hacia el reconocimiento de la unidad fundamental del género humano, hacia una fraternidad universal que la cooperación propone y hace posible.

Es por demás adecuado al concepto el verso del Martín Fierro que dice:

"Los hermanos sean unidos
Porque esa es la ley primera;
Tengan unión verdadera
En cualquier tiempo que sea;
Porque si entre ellos pelean
Los devoran los de afuera".

Esta unidad, respetuosa de la diversidad y afirmadora de una identidad cultural amenazada "por los de afuera", cobra una actualidad inusitada si tenemos en cuenta el grave riesgo de sojuzgamiento a los imperialismos de turno.

Es de José Hernández la cita que dice: "Necesitamos ciertamente el elemento extranjero. Pero necesitamos cuidar con mucho empeño la condición, la suerte de nuestros paisanos; porque es un axiomaen los pueblos modernos que las sociedades que olvidan la suerte de sus pobres están condenadas a ser siempre pobres".

Y no puede desoírse a Martín Fierro cuando sentencia:

"Y he de decir asimismo,
Porque de adentro me brota,
Que no tiene patriotismo
Quien no cuida al compatriota".

A este cuidado sirvió y sirve la cooperación, como escudo del interés

nacional en todos los órdenes de su actividad. Es a partir de tal premisa que se han tomado las afirmaciones del poema que expresan, en su esencia, las reglas que rigen la cooperación cuando, a la fecha de aparición de la obra —1872 su primera parte y 1879 la segunda—, recién llegaban al país las primeras noticias e inquietudes que darían lugar, con el tiempo, a su articulación en entidades llamadas cooperativas, las que hoy cubren todo su territorio.



Lean atentamente los folletos que entregaba la COPEL a sus asociados:

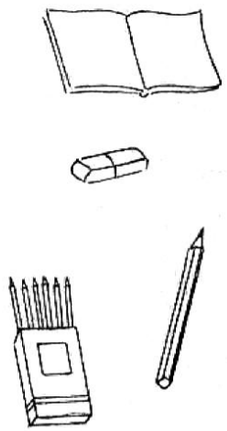
Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Ltda. (COPEL)

Guillermo Torres 3641 - TE: 71254-70033 - Ingeniero White

Matrícula INAC Nº 4892

En cumplimiento de los objetivos sociales que le son propios y en vísperas de la iniciación de un nuevo período lectivo, ha sido dispuesta la distribución de los siguientes elementos con destino a los hijos de asociados que concurren a la escuela primaria:

- UN (1) GUARDAPOLVO
- DOS (2) CUADERNOS
- UN (1) LAPIZ
- UNA (1) GOMA
- UNA (1) CAJA DE LAPICES DE COLORES



Los estibadores asociados que tengan hijos que concurran a la escuela primaria, pueden retirar los útiles escolares y la orden para guardapolvos en la sede de C.O.P.E.L., de lunes a viernes de 8 a 12 horas, provistos de la documentación correspondiente.

Ingeniero White, febrero de 1977.

EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
C.O.P.E.L.

SEÑOR ASOCIADO: EL RESULTADO DE TU ESFUERZO Y TRABAJO SE REINTEGRA EN ESTA OPORTUNIDAD A TUS HIJOS. DE ESTE MODO PROSIGUE LA MISION ECONOMICA Y SOCIAL EN FAVOR DE LOS ESTIBADORES ORGANIZADOS EN COPEL.

- TU COOPERATIVA -

**¿ Qué interpretan ustedes cuando se habla de "objetivos sociales"?**

En el folleto de la página siguiente, **¿por qué les parece que se dirigen a los hijos de los asociados? ¿Qué desean para ellos?**

**COOPERATIVA OBRERA PORTUARIA**
**DE ESTIBAJES LIMITADA**
DE BAHIA BLANCA
MATRICULA INAC 4892
GUILLERMO TORRES 3641 - T.E. 70601-70602 - INGENIERO WHITE

A los hijos de nuestros asociados:

Tú eres parte de nuestra familia cooperativa portuaria pues tu papá es uno de los asociados de C.O.P.E.L.

¿Y qué es C.O.P.E.L.? La Cooperativa Obrera Portuaria de Estibajes Ltda. con sede en Ingeniero White, formada por todos los estibadores que trabajan en su puerto.

Cada estibador como tu papá, cuando actúa en la Cooperativa, es trabajador y dueño a la vez, lo que le permite recibir su jornal y además el resultado que deja el trabajo una vez terminado.

Ello es posible pues cada uno aporta su propio esfuerzo y con la ayuda mutua, cooperan para cumplir cada una de las riesgosas tareas del puerto, demostrando en veinte años de experiencia que la Cooperativa es la forma más justa de hacer cierto el lema de los Tres Mosqueteros: "todos para uno y uno para todos".

C.O.P.E.L., como corresponde a las cooperativas otorga a la educación un lugar de primerísima importancia.

Por eso cada año distribuye a tí y todos los hijos de asociados en edad escolar, guardapolvos y útiles, junto con información sobre lo que significa la cooperación.

La cooperación es símbolo de unión, paz y hermandad entre todos los seres humanos.

Como parte de nuestra familia cooperativa nucleada en C.O.P.E.L. te deseamos que estudies mucho y puedas dar en tu escuela un buen ejemplo de aplicación, amistad y cooperación con tus maestros y compañeros.

INGENIERO WHITE, febrero de 1981.

**Raúl Franco** (Ingeniero White, 1950) empezó a trabajar en la estiba a los 16 años. Fue bodeguero (quien se encarga de controlar cómo van los cajones en la bodega) en la "época de la fruta" para Burton y Gabriel. Desde 1990 participa de la comisión directiva de COPEL.

**Aldo Andragnez** (Ingeniero White, 1947) empezó a trabajar como estibador a los 14 años. Fue embolsador. Forma parte de la COPEL desde su creación.

**Julio César Cardoni** (Ingeniero White, 1937) empezó como estibador siendo menor de edad. Fue socio fundador de la COPEL y formó parte de ella hasta que se jubiló en 1993.

**Horacio Morantes** (Ingeniero White, 1950) empezó como embolsador. Luego fue socio de COPEL.

SOBRE LA MESA, PALA, BOLSA Y GARFIO. SOBRE LA PARED, BANDERINES DE LA COOPERATIVA Y UN GRÁFICO QUE MUESTRA LOS CAMBIOS EN LAS FORMAS DE ESTIBA. EL RETRATO DEL ESTIBADOR CON TROMPETA (CARLOS RIVAROLA) LO TRAJIMOS PRESTADO DE LA COOPERATIVA PARA EL DIA DEL TALLER

EL "NENE" ENSEÑA COMO SE PROTEGÍAN DEL POLVILLO Y EL VENENO QUE TRAE EL CEREAL CON UN PAÑUELO BATARAZ

ALDO BASICH (TRABAJADOR DE REMOLCADORES), FLORENTINO "TINO" DIEZ Y PEDRO CABALLERO (FERROVIARIOS) Y ATILIO MIGLIANELLI (TRABAJADOR DE DEBA) VINIERON A PARTICIPAR DEL TALLER

# CICLO 2 - TALLER 6

**PUERTO**, TRABAJADORES Y PRIVATIZACIÓN

## DIÁLOGO ENTRE UN ECONOMISTA, UN ADMINISTRADOR, UN TRABAJADOR PORTUARIO Y UN TÉCNICO ACERCA DE LA ÚLTIMA ETAPA DEL PUERTO

El economista es Jorge Cincunegui. El administrador es Egidio Conte, último administrador estatal del puerto de Ing. White y el primer presidente del Consorcio de Gestión. El trabajador portuario es Atilio Migianelli, trabajador de DEBA. El técnico es Miguel Garelli, que trabajó en la construcción de la posta de inflamables de Puerto Galván y en el desguace del Muelle de Hierro.

### EL ECONOMISTA HACE UN PLANTEO GENERAL

Buena parte de las actividades de Bahía Blanca se deben directa o indirectamente al puerto. Bahía Blanca tiene toda una serie de actividades de exportación, navieras, aduaneras, de reparticiones públicas en el puerto, pero asimismo es un centro de servicios regionales en el aspecto agropecuario y en el aspecto comercial. Y esas condiciones de centro agropecuario y comercial las debe a la instalación del puerto. El puerto es un servicio, desde el productor nacional [o internacional instalado aquí] hasta el consumidor internacional. Una buena gestión portuaria permite disminuir sensiblemente el costo del transporte y que una mayor parte del precio internacional del cereal termine llegando al productor. Para eso, primero hay que dragar el puerto[1], para que puedan ser cargados barcos de mucha mayor capacidad. Barcos de mayor capacidad permiten que el flete marítimo disminuya, de 4 a 5 dólares por tonelada. Si nuestro puerto exporta 6 millones de toneladas, quiere decir que nosotros estamos generando ingresos mayores a 6 millones de dólares, porque por cada tonelada se ahorran de 4 a 5 dólares. Si de esos 4 o 5 dólares uno o dos pueden llegar al productor agropecuario, generamos para los agricultores de la zona de Bahía Blanca mayores ingresos. **Lo que se ahorra en el flete beneficia al productor.** Lo único que es totalmente aparte de la actividad agropecuaria [pero no de la actividad exportadora] es realmente el tema petroquímico, porque Bahía Blanca es un lugar de paso de los grandes gasoductos que van a Buenos Aires y que determinan la localización del Polo Petroquímico en Bahía Blanca[2]. Las empresas del Polo Petroquímico demandan especialistas a las universidades locales para producir más y mejor. Es decir, Bahía Blanca se transformó en un pueblo petroquímico y en un centro académico importante por la presencia de las universidades. En el crecimiento de las ciudades es muy nítida la influencia que tienen los factores económicos. Una gran parte de lo que es Bahía Blanca hoy la debe a su integración agropecuaria-portuaria.

[1] El dragado consiste en la profundización del calado de un puerto, es decir, de la distancia entre la línea de flotación de un buque y el fondo del mar. Mientras mayor sea el calado sea el calado, podrán entrar y ser cargadas embarcaciones de mayor capacidad.
[2] El gas constituye la materia prima con la que producen las empresas del Polo Petroquímico.

## EL TECNICO DEFINE CÓMO SE ADMINISTRA ACTUALMENTE EL PUERTO

**En el año `93, por consecuencia de la Ley Nacional de Puertos, la Administración General de Puertos, una empresa de propiedad estatal nacional, se transforma en el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca**. Por esa ley todos los puertos nacionales pasan a órbitas provinciales y en el caso del puerto de Bahía Blanca y otros puertos, el de Santa Fe, el de Rosario y el de La Plata, pasan a ser administrados por consorcios. El consorcio es una ente semipúblico, en el que participan representantes del gobierno provincial y municipal, de las asociaciones que nuclean a las empresas productoras y exportadores de mercaderías, de las empresas prestatarias de servicios portuarios y de los representantes sindicales de los trabajadores portuarios, entre otros.

## EL PRIMER PRESIDENTE DEL CONSORCIO DE GESTIÓN DICE POR QUÉ SE PASÓ DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS A UN CONSORCIO

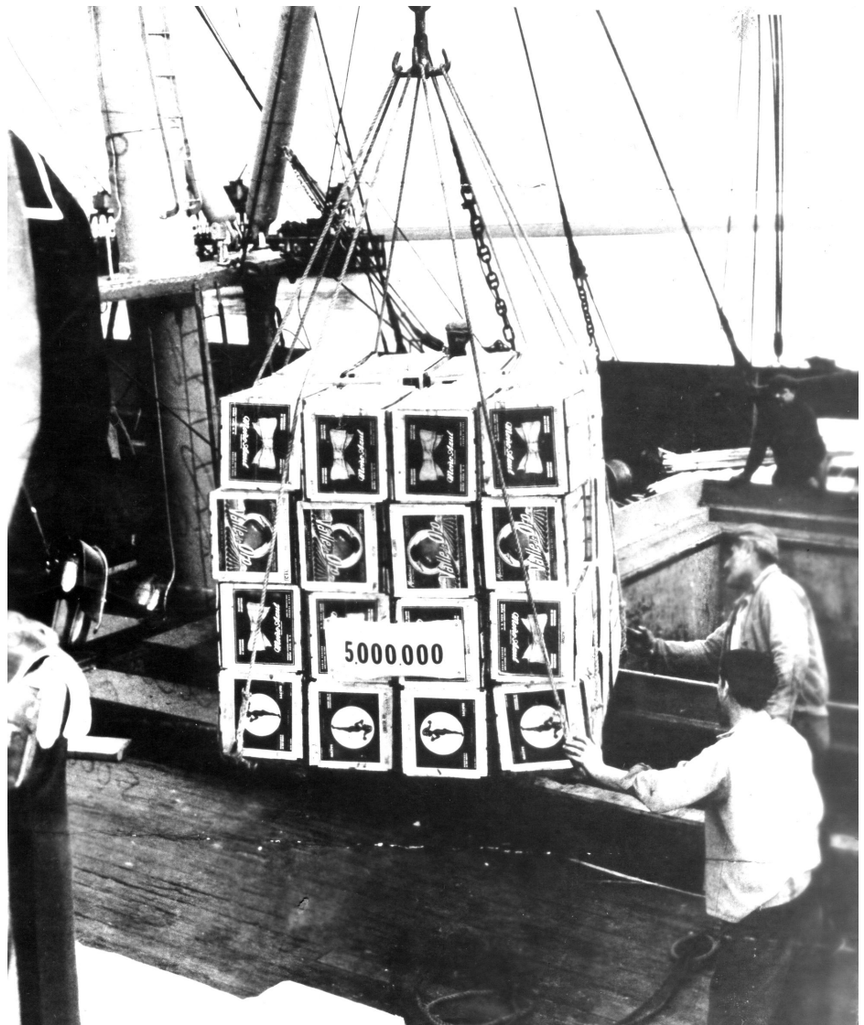
Los puertos argentinos eran todos nacionales. Se manejaban desde la Capital Federal. Entonces eran puertos anárquicos, no eran competitivos. **El sistema no funcionaba**. Los estibadores eran todos anárquicos... los amarradores[3], los remolcadores[4], las agencias marítimas[5], todos lucraban y ninguno se calentaba porque ellos ganaban buena plata, no les interesaba la evolución del puerto, al contrario, querían tener el rancho chiquito para manejarlo ellos.

## EL TRABAJADOR PORTUARIO RECUERDA DE OTRA MANERA LA ÉPOCA DEL PUERTO ESTATAL

Empecé a trabajar en el puerto y al margen de cualquier político que haya estado, en White había mucha vida, porque se ganaba muy buena plata. Yo a veces digo que los *pibes chorros* de ahora son los que los padres no tenían trabajo, porque los abuelos de estos pibes trabajaban en el puerto y del puerto vivía White, Boulevard, Saladero, Villa Ressia, Villa Serra, Villa Delfina, Villa Rosas, Loma Paraguaya, Noroeste... Todos vivían de White, porque había trabajo. 1.000 personas por día trabajaban. Había mucho trabajo, sobraba trabajo... Había trabajo para todos. **Para mí el cambio ha sido para mal**.

## EL EX PRESIDENTE DEL CONSORCIO EXPLICA SU POSICIÓN

Los vicios del puerto del Estado eran la mala administración, el centralismo de Buenos Aires, la plata se iba toda a Buenos Aires y acá no quedaba nada. No se hacían las inversiones que se debían... Nadie le ponía coto a los gremios; cada vez exigían más cosas, más cosas, entonces se encarecía. Ustedes habrán visto cuando había 30, 40 buques en la ría. Alguno que venía decía "¡Cuántos buques! Mirá que movimiento tiene Bahía Blanca". Era todo mentira, porque los buques tenían que esperar 30, 40 días para cargar. Y la plata que pierden por estar más tiempo en el muelle, los armadores, que son los propietarios de los buques, te lo cargaban a vos. En definitiva, lo pagaba el pueblo argentino. Los sindicatos presionaban para ganar más plata y trabajar menos. Ahora, desde que se creó el Consorcio, se ordenó el puerto: no hay ningún buque a la espera. El puerto estaba perdiendo competitividad a nivel internacional. Los puertos eran demasiado caros. Había que cambiarlos.




Lingada de cajones de fruta con la que se alcanzó el récord de 5 millones de cajones, puerto de Bahía Blanca, 1970.

[3] Los amarradores son los trabajadores que se encargan, justamente, de amarrar y desamarrar las embarcaciones que llegan al puerto.
[4] Los remolcadores son embarcaciones que se ocupan del atraque de un buque, es decir, lo acercan al muelle para permitir las operaciones de carga y descarga de mercaderías. Conte se refiere aquí a los marineros embarcados en remolcadores.
[5] Las agencias marítimas son empresas privadas que representan a los armadores (dueños de los barcos) en el puerto, y se encargan de contratar los servicios que necesitan para realizar sus operaciones.

## EL TRABAJADOR COINCIDE EN QUE LOS BARCOS SALEN MÁS RÁPIDO PERO AGREGA QUE LOS OBREROS NO RECIBEN LA PLATA QUE RECIBÍAN ANTES

Sí, los barcos salen más rápido, pero ¿y la comida? ¿El salario del humano no vale nada? Yo antes, cuando había 1.000 personas, sí, eran un poco más los salarios, pero el patrón nunca perdía. Porque ellos tenían estancia, tenían todo. Así que no vengan a decir que se perdía. ¿Cuál es la explicación que me dan? ¿Quién se lleva la plata? ¿Dónde está la plata? ¿Hicieron un estadio en White para 700.000 personas? Nada. Comercial está a la miseria, Huracán está a la miseria, no se hizo nada. Porque no entra plata en White. Antes en la cancha, que jugaba Comercial y Huracán, había 2.000 personas, 1.000 de cada lado. Ahora van 30 de uno y 20 de otro. Porque la gente tenía poder adquisitivo, tenía todo. En White había 2 cines, se llenaban. 10 cantinas, 7 cantinas, estaban todas llenas viernes, sábado y domingo, tenías que pedir reserva un mes antes, los cines llenos, las canchas llenas, los bares llenos. Claro, había mucha gente de a bordo, porque los barcos capaz que estaban 15 días, un mes. Todo eso yo lo añoro. La plata es importante, pero es importante que la tenga el obrero, que la gasta, entonces vive. No sé si me explico... Ahora son 4 dueños del país, tienen toda la plata en el extranjero y nosotros acá, la gran mayoría, con planes Trabajar, que denigran a la persona...

## EL EX PRESIDENTE DEL CONSORCIO CUENTA CÓMO SE INSPIRÓ EN EUROPA

Cuando era administrador del puerto tuve la suerte de empezar a viajar al extranjero. Iba a un puerto evolucionado como Barcelona, Génova o EE.UU. y pensaba "Nosotros somos un piojo". Los puertos eran grandes, bien ordenados. Acá era un despelote, todo manual, con una grúa lenta... Entonces ¿cómo íbamos a competir? En los cereales, estaban los paleros[6]. Pese a que eran bulk carriers, que se auto cargaban moviendo el caño, el sindicato obligaba a poner determinada cantidad de paleros. Yo enfoqué a Europa. Me copié del puerto de Le Havre, en Francia. Yo no inventé nada.

## EL TRABAJADOR PORTUARIO SE QUEJA DE QUE YA NO PUEDE USAR EL PUERTO COMO LO USABA EN LA ÉPOCA EN QUE ERA ENTERAMENTE DEL ESTADO

**Acá el Consorcio, sí, son buena gente, pero son dueños de todas las tierras. Te alambran acá, alambraron la vez pasada Puerto Galván, que vos pasabas ahí y te ibas a bañar. Son dueños de todos nosotros. Nosotros somos los que pagamos, los que generalmente hicimos esta Argentina. Porque la hicimos nosotros, con mi papá y todos los antecesores. Y que no nos consulten para nada...** Cuando era chico vivíamos en conventillos y hacía un calor bárbaro. Entonces mi papá y algunos italianos iban a dormir la siesta abajo del Muelle Nacional[7], que hay una especie de galería, como de seis cuadras.

[6] Los paleros son trabajadores que vacían con palas los vagones o camiones cargados del cereal destinado a la carga de un buque o al almacenamiento en un silo. Los bulk carriers son buques que realizan mecánicamente el proceso de carga y descarga de mercaderías, es decir, requieren poca mano de obra.

[7] El primer tramo del Muelle Nacional fue construido entre 1927 y 1932.



Ahí iba la gente con un catre cuando bajaba la marea porque si subía se lo tapaba. Ahora lo cerraron todo. Ahora todo el mundo cerrado, todo alambrado, el muelle alambrado, no podés hacer nada, no tenés mar, no ves cielo... y esas cosas a mí realmente me molestan.

El ex Muelle Nacional de Ingeniero White, mediados de 1970.

## EL TÉCNICO SEÑALA UN PLANO DEL PUERTO Y PIENSA QUE LAS PRIVATIZACIONES Y LA CONFORMACIÓN DEL CONSORCIO HACEN AL PUERTO DE HOY PARECIDO AL DE FINES DEL SIGLO XIX

La parte de carga general se llama Muelle Nacional. ¿Por qué se llama 'Muelle Nacional'? Porque los otros eran privados. **El Estado, de los años '20 en adelante, empieza a construir su propio puerto. Porque originalmente los puertos eran privados. Menem volvió al origen: los puertos pertenecen a las compañías exportadoras.** Profertil tiene su muelle, Cargill tiene su muelle... Volvimos al modelo de 1880, ¿no?

## DICE EL ECONOMISTA SOBRE AQUELLA PRIMERA ÉPOCA

El primer hecho fundamental en el puerto, y realmente es el hecho fundamental del pasaje de fortín a ciudad en Bahía Blanca, es 1882-1883. Llega la terminal ferroviaria, se empieza a construir el Muelle de Hierro, y simultáneamente en Pigüé la colonia francesa empieza a sembrar trigo. ¿Te das cuenta? Es un hecho sintomático. Nosotros nos integramos al mundo a partir de esa fecha, y ya viene con un paquete todo preparado. Es decir, el transporte es ferroviario, la exportación es por puerto, por Bahía Blanca, y el producto es trigo. Es una

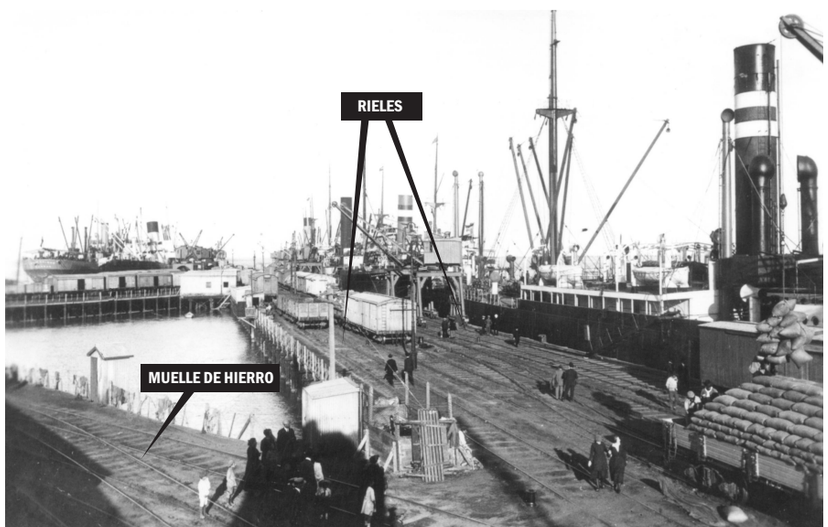
etapa de gran desarrollo de la ciudad y del puerto. Yo creo que es la etapa en la cual la ciudad ha estado más unida al puerto. **Es decir, el puerto transformó al fortín en ciudad.**

## DICE EL TÉCNICO

Las concesiones ferroviarias tenían el objetivo de llevar la producción granaria al puerto para poder exportarlo a Europa. Por eso muchos de los concesionarios ferroviarios ingleses poseían sus propios puertos. Es decir: su red ferroviaria terminaba en un puerto. El objetivo de la red ferroviaria no era desarrollar el país sino sacar la producción de nuestro país hacia Europa. El muelle original del puerto es el Muelle de Hierro. La particularidad que tenía es que estaba hecho con materiales ferroviarios. No era una construcción portuaria con materiales propios de las construcciones portuarias; éste estaba hecho con los materiales que disponía el ferrocarril. Tenía vías férreas en toda la superficie, por lo que sólo podían circular vagones en él.

## ACOTA EL TRABAJADOR

El Muelle de Hierro. No soy simpatizante de los ingleses, pero hay que reconocer que las obras que hicieron ellos son buenas.




El triángulo interior del Muelle de Hierro, cuyo primer tramo fue inaugurado en 1885. Adquirió su forma definitiva en 1902.

## EL ECONOMISTA AFIRMA DE TODOS MODOS LA DIFERENCIA ENTRE AQUEL PUERTO Y ÉSTE

Un elemento fundamental es el siguiente: no es el mismo tipo de puerto que el pasado. Es un puerto mucho más automatizado, mucho más mecanizado. No es un puerto que genere tanta mano de obra como para que en la ciudad se note la presencia del puerto. Generalmente las áreas portuarias son áreas críticas, muchas de ellas en decadencia.

Muelle Multipropósito inaugurado en 2005.

## EL TRABAJADOR LE PREGUNTA AL EX PRESIDENTE DEL CONSORCIO POR QUÉ SI LAS COSAS ANDAN TAN BIEN AHORA EL PUEBLO DE WHITE ESTÁ EN DECADENCIA

Ahora un portuario trabaja un día por semana, si trabaja. Los negocios en White era terrible cómo andaban: acá el del *cabaret de los machos*, que le decían, se compró 7 casas, vendiendo grapa. Y el carnicero, por ejemplo, que estaba en la esquina de Siches y Elsegood, ahora es calle Belgrano (bueno, por lo menos le pusieron un nombre bueno), vendía 8 media res por día; ahora no vende una res por semana. Yo digo así cariñosamente: en el gobierno deberían darnos plata a los negros, que los negros la gastamos. El portuario, en general, teniendo plata gasta.

## EL EX PRESIDENTE DEL CONSORCIO DICE QUE EN WHITE NO HAY MÁS WHITENSES

Cuando tiraron abajo Fuerte Apache, el 50 % de White es de allá, por eso hay tanto robo en Bahía Blanca. Acá la gente de White no existe, la gente vieja que quedó es muy poca. Yo a veces voy por las calles y digo “Acá vivía Fulano”, “Acá vivía Zutano”; ahora vive uno que no se sabe de dónde vino. Cambió totalmente el pueblo. No es más el pueblo marítimo, pesquero, de estibadores. Y la gente que logró un mejoramiento en sus entradas se fue a

vivir a Bahía. O sea que este esplendor no lo vive la gente de White sino la gente de Bahía. Los negocios y eso trabajan. Lo que pasa es que el whitense de por sí no es emprendedor. Más el que quedó.

## EL TRABAJADOR DICE QUE NO ES PRIVATISTA

Porque había más trabajo. En el puerto han ido privatizando y yo no soy para nada privatista. Yo soy de los que no venden la casa para alquilar. No quiero tener 10 casas, pero sí una casa para poder vivir y no alquilar. Acá se alquiló todo y se la lleva la plata ¿quién se la lleva? White está muerto. Vos a las 7 de la tarde no ves gente, no ves nada, los negocios todos cerrados. La única forma de que nosotros salgamos de esto es luchar, que va a costar...

**Egidio Conte** (Ingeniero White, 1934) es hijo de inmigrantes ponceses, trabajó toda su vida en el puerto. Fue el último administrador estatal del puerto de Ing. White y el primer presidente del Consorcio de Gestión.

**Atilio Migianelli** (Ingeniero White, 1933) trabajó desde los 12 años, primero como repartidor de hielo, carne y fruta, luego como estibador del puerto y por último como trabajador de DEBA. Se jubiló en 1990.

**Miguel Garelli** (Villa Maza, La Pampa, 1949) es ingeniero civil. Trabajó en la Administración General de Puertos desde los 21 años, en la construcción de la posta de inflamables de Puerto Galván y en el desguace del Muelle de Hierro. Actualmente trabaja en el Consorcio de Gestión.

**Jorge Cincunegui** (General Roca, Río Negro, 1944) fue Capitán del puerto bahiense entre 1986 y 1989, gerente de negocios de Oleaginosa Moreno y director del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca representando al gobierno municipal entre 1997 y 2003. Actualmente es profesor en el Departamento de Economía de la UNS.

AL FINALIZAR EL DEBATE, TODOS LOS TRABAJADORES QUE PARTICIPARON DEL CICLO SE LLEVARON UN CUADERNO y UNA LAPICERA PARA QUE SIGAN CONTANDO SU HISTORIA DE TRABAJO

# CICLO 3

## POLO: EL CRAQUEO DEL CRAQUEO. HISTORIA Y PRESENTE DEL POLO PETROQUÍMICO DE BAHÍA BLANCA

En este ciclo, la propuesta fue empezar a armar un relato acerca del Polo Petroquímico local, que se articuló en torno a tres problemas centrales: las disputas en torno al proyecto, la relación entre el complejo y el barrio 26 de Septiembre construido en simultáneo y próximo a él, y las condiciones del trabajo, muchas veces invisibilizadas en una producción altamente tecnificada.

## AÑO 2008

TALLER 1 - Inicios de la industria petroquímica en Bahía Blanca
TALLER 2 - El polo y el barrio 26 de septiembre
TALLER 3 - Privatización del polo en los años 90
TALLER 4 - Condiciones de trabajo I
TALLER 5 - Condiciones de trabajo II



# PETRÓLEO, ETILENO Y NACIÓN

En esta hoja didáctica, les proponemos indagar en torno a los **comienzos de la industria petroquímica** en Bahía Blanca. Una buena manera de entrar en tema es preguntarse por ese concepto, "industria petroquímica". Evidentemente, se trata de una rama de la producción industrial.

**¿Se les ocurre a qué alude el adjetivo?**

Las palabras también tienen historia. Hasta bien entrada la década del '50, "petroquímica" era cosa de especialistas atentos al desarrollo de esta industria en el mundo. Por supuesto, el Polo Petroquímico en Ingeniero White no apareció de un momento al otro, aunque a veces tengamos la sensación de que así fue. Lidia Beato, una de las primeras vecinas del barrio 26 de Septiembre (el que está frente al Polo), nos decía: "Cada vez había más empresas; no se sabía ni qué producían". De eso se trata: de mirar de nuevo, sabiendo más.

Fijáte como anuncia el diario local La Nueva Provincia en su edición del 22 de febrero de 1968, la instalación de Dow[1] para construir el Polo Petroquímico. "Los pilares del complejo serían las plantas de etileno y clorosoda", dice Dow, "en la que la inversión sería superior a los 120 millones de dólares".

La Radicación de Dow
En Bahía Blanca es
Un Hecho Irreversible
PAGINA TRES

LNP, 22 de febrero de 1968.

Pocos años después, en 1972, el mismo diario da cuenta de que el Estado toma las riendas del asunto. En 1971 por ley 19.334 se crea Petroquímica Bahía Blanca (PBB) con un 51% de capital del Estado nacional y un 49% de capital privado. Es decir, el Estado asume la

[1] Dow: fundada en 1897 en Midland, Michigan (EE.UU.), fabrica y comercializa productos químicos, plásticos, hidrocarburos y agroquímicos. Está entre las primeras compañías químicas del mundo y es el mayor productor mundial de polietileno. La incursión en Bahía Blanca a fines de los ´60, finalmente resultó frustrada.

responsabilidad de construir el complejo en el que participan en un 51% Fabricaciones Militares, YPF y Gas del Estado[2] y en un 49% capitales privados: Ipako, Indupa, Electroclor, Cidasa, C. Itoh e Isaura[3].

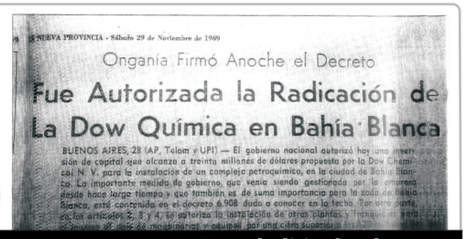
El General Alejandro Agustín Lanusse, presidente militar durante la última etapa de la Revolución Argentina, que se inició con el golpe de estado que derrocó a Arturo Illia en 1966, visita White y coloca la piedra fundamental del complejo.

**Petroquímica: Asiste Lanusse al Comienzo Simbólico de las Obras**

LNP, 17 de noviembre de 1972.

Finalmente Dow logra instalarse como accionista mayoritario en el complejo petroquímico en Bahía Blanca tras una licitación del '95, en el marco del proceso privatizador.

**Dow saca carta de ciudadanía Bahiense**



LA NUEVA PROVINCIA - Sábado 29 de Noviembre de 1969

Onganía Firmó Anoche el Decreto

**Fue Autorizada la Radicación de La Dow Química en Bahía Blanca**

BUENOS AIRES, 28 (AP, Telam y UPI) — El gobierno nacional autorizó hoy una inversión de capital que alcanza a treinta millones de dólares propuesta por la Dow Chemical N. V. para la instalación de un complejo petroquímico, en la ciudad de Bahía Blanca. La importante medida de gobierno, que venía siendo gestionada por la empresa desde hace largo tiempo y que también es de suma importancia para la zona de Bahía Blanca, está contenida en el decreto 6.908 dado a conocer en la tarde. Por otra parte, en los artículos 2, 3 y 4, se autoriza la instalación de otras plantas y transportes para [illegible]

LNP, 22 de diciembre de 1995.

**Para entender estos vaivenes, vamos a remontarnos a la época en la que se empezó a hablar de la petroquímica como una industria diferenciada y prometedora:**

En 1961, el entonces presidente Arturo Frondizi[4] dictó el decreto 5.039/61, que declaró de interés nacional a las industrias que iniciaran su ciclo productivo con c*ortes de petróleo o gas natural y que produjeran preponderantemente productos químicos básicos*. El decreto, **denominado de Promoción de la Industria Petroquímica**, establecía un precio promocional para la materia prima, el petróleo, y fijaba medidas de protección arancelaria para los productos elaborados con ella. Como consecuencia de este decreto, varias empresas, como Ipako, Electroclor e Indupa[5], instalaron complejos petroquímicos en el país.

Por entonces, **se empezó a hablar de Bahía Blanca como "Polo de Desarrollo del Sur Argentino"**. José "Pepe" Masagué, que fue concejal por la UCRI (el partido de Frondizi) entre 1958 y 1960, cuenta:

> Esa frase terminó de acuñarse cuando Frondizi estuvo en Ing. White, el 10 de febrero de 1962. Viene a Bahía Blanca y, además de un acto que se hace en la ciudad, se traslada a Ingeniero White donde inaugura los nuevos generadores de la usina eléctrica Gral. San Martín. Yo estuve. Lo que me acuerdo es que fuimos por la diagonal Jorge Moore, obra desarrollista (ahora se llama Dasso) y que también tuvimos que ver con la puesta en marcha del Hospital Menor.
>
> **Hablar de Bahía Blanca como "Polo de Desarrollo del Sur Argentino" corresponde a la filosofía político-ideológica del desarrollismo.**

## LEAN EL SIGUIENTE DOCUMENTO

La petroquímica es una de las ramas de la reciente revolución tecnológica. **Es un índice de desarrollo de un país**, junto al acero. Como dice un autorizado estudioso, evidentemente, **el desarrollo de la petroquímica está ligado al de la industria petrolera, que le suministra las materias primas**, pero en él ha influido también el aumento considerable del consumo de los principales productos de sus fabricaciones: materias plásticas, caucho, fibras y detergentes sintéticos, solventes, negro de humo, abonos nitrogenados, etc. Significa que esta peculiar industria abarca en un todo tanto a la industria como a la agricultura. Precisamente el desarrollo de la agricultura moderna requiere la aplicación de la maquinaria para la roturación y cosecha y la química para la conservación y enriquecimiento de los campos.

**Nuestra ventaja consistía en que disponíamos de petróleo y de gas natural**. También teníamos alguna experiencia: la Dirección General de Fabricaciones Militares producía en sus plantas hidrocarburos aromáticos e YPF produce alcohol isopropílico.

Esta política de desarrollo petroquímico debía ser compartida por los organismos oficiales y la actividad privada, tendiente a inducir la entrada de capitales extranjeros y la concentración de capitales nacionales necesarios para las altas inversiones que requieren las plantas petroquímicas.

Sábato, Arturo, "El crecimiento económico y sus prioridades" en: Introducción a los problemas nacionales. Curso dictado en el Centro de Estudios Nacionales, Ed. CEN, Buenos Aires, 1965.

[2] Las actividades de producción, refinación y comercialización del petróleo y sus derivados en la Argentina eran realizadas por empresas de capitales nacionales y de capitales extranjeros. La empresa petrolera estatal era Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), que había sido creada en 1922 y cuyo primer director había sido el General Enrique Mosconi. Las empresas privadas más importantes eran la Standard Oil (ESSO) y la Shell, de capitales extranjeros y, en el caso particular de Bahía Blanca, La Isaura, de capitales locales.
La explotación, procesamiento y distribución del gas natural estaba en manos de la empresa Gas del Estado, que había sido creada a partir de la nacionalización del recurso en 1948.
La Dirección General de Fabricaciones Militares fue creada en 1941 y su primer director fue el General Manuel Savio. Se encargaba fundamentalmente de la explotación y procesamiento de los metales para la fabricación de armamentos y otros implementos fabriles.

[3] Ipako, Indupa y Electroclor tuvieron participación accionaria en el Polo Petroquímico de Bahía Blanca.

[4] Arturo Frondizi, dirigente de la Unión Cívica Radical Intransigente (UCRI), asumió la presidencia de la Nación en 1958 durante la proscripción del peronismo. Su gobierno estuvo tutelado por las Fuerzas Armadas, quienes lo depusieron en 1962.

[5] Finalmente, los contratos fueron anulados por el presidente Illía en 1963.

El rol estratégico de Bahía Blanca en el plan desarrollista obedecía a una serie de factores: la **abundancia de materias primas** como el gas y el petróleo, la **existencia de un puerto** y la **presencia de 2 universidades** formadoras de ingenieros y técnicos.

Para Frondizi, la Argentina no podría superar su condición de país subdesarrollado sin alcanzar al autoabastecimiento energético, que permitiría un crecimiento sostenido, integrado e independiente de su economía. En 1957, las importaciones de petróleo habían alcanzado el 62 % del consumo. Disponer libremente de las fuentes de energía, abundantes en el país, era condición indispensable para hacer de la Argentina un país industrializado y moderno.

**El problema era cómo se llegaba a ese autoabastecimiento y quién se haría cargo de la explotación**. Para Frondizi, la empresa petrolera estatal, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) no contaba con los recursos y la tecnología necesarios para lograr el autoabastecimiento a corto plazo. Fue por eso que firmó una serie de contratos con empresas norteamericanas que producirían petróleo y se lo venderían a YPF a un precio mayor al costo de producción. Esta desventaja generó una decidida oposición al gobierno.

Tanques de la planta de almacenaje de combustible de YPF en White, década del '60.



Mario "Chiche" Sartor, que fue mecánico de YPF, recuerda la huelga iniciada por los trabajadores de la empresa en Mendoza:

> (A Frondizi) le hicimos una guerra que le costó el gobierno. YPF le paró, el sindicato. Yo era contratado pero sé que pararon. Y fueron muchos presos. Le pararon las plantas, todo. **Le pararon en destilería La Plata y paró la nación**. El paro duró tres días. Los aviones no volaban porque la única aeronafta la tenía YPF, que es una nafta especial, de 130 octanos. Los aviones a chorro andan a JPL, a kerosén y los aviones a hélice a aeronafta, 130 octanos. La común tenía 90. Después crearon la súper que eran 100 octanos. Después estaba la 130 que la usaba el Turismo Carretera.

**La huelga comenzó los primeros días de noviembre de 1958 y el personal de Gas del Estado se plegó inmediatamente.** El gobierno nacional declaró el estado de sitio, para "impedir que grupos políticos con propósitos antidemocráticos creen una situación de anarquía y subversión". Numerosos militantes peronistas, comunistas y nacionalistas fueron detenidos. Los trabajadores de Gas del Estado proclamaron que el presidente Frondizi no cumplía con su palabra de "asegurar el absoluto control y dominio de las fuentes energéticas por parte de la Nación".

En su libro *Petróleo y Política*, publicado en 1954, Frondizi se había mostrado como un decidido defensor del monopolio estatal en la explotación del petróleo, pues lo consideraba la única manera de defender los intereses nacionales frente al avance de las empresas extranjeras "personeras del Imperialismo". Este pensamiento, conocido como "nacionalismo petrolero", se había gestado con la labor del General Mosconi en YPF y el peronismo contribuyó en gran medida a afianzarlo entre los trabajadores. Los trabajadores de las empresas del Estado, como YPF y Gas del Estado, tenían un sentido de pertenencia muy fuerte, pues asociaban su labor con la defensa de los recursos naturales de la Nación y, por lo tanto, su soberanía. Alberto Castellano, marinero mercante, quien trabajó en la flota de buques-tanque de YPF durante 23 años, cuenta:

> Un hombre que estaba en el gremio de YPF habló con mi papá y le dijo: "mirá, si querés colocar a Alberto, te damos una mano." **Era otra época, ¿eh?, tu papá trabajaba en Gas del Estado, vos entrabas a Gas del Estado; tu papá trabajaba en YPF, vos entrabas a YPF**. Mi primer barco fue el "Comodoro Rivadavia", el 3 de diciembre de 1970. Empecé de novato. Yo era mayordomo a bordo y tenía el cocinero, el ayudante y 5 mozos a cargo. A mí me gustaba navegar… Te digo la verdad, yo estaba en mi casa y esperaba el telegrama para que me llamen… En la época de López Rega se exportaba petróleo y fuel-oil. Estuve en Nueva York, en Venecia, en Brasil, en África. **Evita decía que éramos turistas a sueldo**. Los mejores barcos del Estado eran los de YPF. Los mineraleros se llamaban "Segundo Sombra", "Martín Fierro", todos con nombres de gauchos. Los petroleros, "Comodoro Rivadavia", "Martín Güemes", "San Martín", "Caleta Córdoba". El "Fuchs" y el "Pte. Illia" son gemelos, hechos en Astilleros Río Santiago. El "Illia" tenía siete pisos; hasta ascensor tenía. ¿El mejor barco en el que estuve? el "Medanito".

**¿Se les ocurre por qué los buques llevaban esos nombres? Pueden averiguar a qué aluden los nombres "Fuchs" y "Medanito".**

**¿Por qué les parece que Alberto dice "era otra época", cuando se refiere a la forma en la que se conseguía trabajo en las empresas del Estado?**

Mario Sartor cuenta cómo empezó a trabajar en YPF:

> Entré a trabajar en el año '59 en YPF. Era una planta de almacenaje la que había en White. Vendía combustible. Venían los vagones de Plaza Huincul y entraban 150 camiones por día de 30 toneladas cada uno a cargar combustible. Se cargaban aeronafta, nafta, gas-oil y fuel-oil. Yo entré de peón. Había estudiado secundario. Cuando tenía 17 años yo jugaba en la primera de Comercial y me rompieron la pierna en una final con Olimpo. Ya no pude jugar más. **Yo quería trabajar en YPF; se ganaba muy bien**. Estuve 6 años como contratado. Me vino la efectividad en YPF en el año '66 a Buenos Aires. Y me fui a Buenos Aires. Después volví a White.

**¿Se les ocurre por qué pudo haber fracasado el proyecto de Dow de radicarse en Bahía Blanca en 1969? ¿Y por qué lo consiguió recién en 1995, cuando el Estado decidió abandonar su participación mayoritaria en el Polo?** Trataremos de responder estas preguntas el día del taller en el Museo.

**Jose "Pepe" Masagué** (Bahía Blanca, 1926). Periodista y militante de la UCRI. Fue concejal por su partido entre 1958 y 1960 durante la intendencia de Haroldo Casanova.

**Mario Sartor** (Ingeniero White, 1940) empezó a trabajar a los 14 años paleando cereal. Estuvo en los inicios de la cantina Zingarella como mozo y pintor. Trabajó como mecánico de YPF entre 1959 y 1992, primero en la planta de Ingeniero White y luego en la de Puerto Rosales. En 1992, cuando se privatizó el oleoducto Challacó-Puerto Rosales, se adhirió al retiro voluntario.

**Alberto Castellano** (Bahía Blanca, 1948). Marinero mercante, trabajó 23 años en los buques petroleros de YPF. En 1992, se adhirió al retiro voluntario.

SARTOR CUENTA CÓMO IMPACTÓ LA PRIVATIZACIÓN DE YPF EN SU PROPIO CUERPO. "AHÍ FUE CUANDO ME INFARTÉ"

# EL BARRIO Y EL POLO: ¿EL HUEVO O LA GALLINA?

Un político, un sindicalista, dos vecinas y un obrero de la construcción de Petroquímica Bahía Blanca hablan acerca de si fue el Polo o el barrio 26 de Septiembre lo que primero se construyó en Ingeniero White (1960-1977)

En el segundo encuentro del ciclo sobre la historia y el presente del Polo Petroquímico les proponemos un contrapunto entre la construcción del barrio 26 de septiembre y la construcción de la empresa Petroquímica Bahía Blanca por iniciativa del Estado, ubicada enfrente de él. El barrio 26 de Septiembre fue construido por un grupo de sindicatos en lo que se llamó "Intersindical de la Vivienda"[1]

La pregunta que nos va a guiar en esta hoja es: **¿qué se hizo primero, el Polo o el Barrio 26 de Septiembre?** Hay una frase de uso cotidiano que sintetiza este planteo: *¿el huevo o la gallina?* Pueden pensar qué aspectos de la relación que existe entre la gallina y sus huevos se expresa en el uso que hacemos acá. Más adelante, van a ver que un vecino que trabajó en la construcción del Polo la usa en otro sentido.

## HABLA UN POLÍTICO

José "Pepe" Masagué cuenta cómo fue la compra de las tierras en las que se construiría el futuro barrio 26 de Septiembre:

> Alrededor de 1960 esas tierras se rematan en el Banco Nación. Yo era concejal por la UCRI. El intendente, nuestro candidato, era Haroldo Carlos Ignacio Casanova. El martillero era Armando Salvarezza. No recuerdo el monto en moneda nacional por el cual se vendían los terrenos. Eran terrenos del Ferrocarril. El martillero hace la presentación, pide ofertas, Casanova hace la oferta por la base, nadie más oferta, y queda la de Casanova. Baja el martillo el rematador y pregunta: "¿quién compra?". "El pueblo de Bahía Blanca", responde Casanova. Ahí es donde comienza la historia con una serie de avatares jurídicos, políticos... Es para una larga investigación cuyos documentos, la mayoría deben haber desaparecido, sobre todo por los vaivenes políticos que nuestro país tuvo que transitar.

En 1971, durante la dictadura de Lanusse, última etapa de la Revolución Argentina, por ley 19.334 se crea Petroquímica Bahía Blanca(PBB) con un 51% de capital del Estado y un 49% de capital privado.

[1] Los barrios 26 de Septiembre y Vialidad, ubicados en las inmediaciones del Polo Petroquímico, están formados por distintos sectores de viviendas entregadas entre finales de los años '60 y principios de los años '80. Para que el planteo de esta hoja sea más didáctico el foco está puesto en las viviendas gestionadas por la "Intersindical de la Vivienda", integrada por los sindicatos SUPE (Sindicato Único Petroleros del Estado), LyF (Luz y Fuerza), y APJNG (Asociación de Empleados de la Junta Nacional de Granos).

## HABLA UN SINDICALISTA

En 1963, la comuna cedió los terrenos a la "Intersindical de la Vivienda". Raúl Fabiani, Secretario de Turismo y Vivienda del Sindicato de Luz y Fuerza (uno de los 3 sindicatos que participaban de ella), cuenta sobre la construcción de las viviendas obreras:

La promesa de un préstamo mediante el Banco Hipotecario Nacional, para 250 viviendas y denominado "Acción Directa", se llega a cristalizar mediante la acción de los compañeros Peregrino González y Aníbal Perpetua (de Petroleros del Estado), de De la Fuente (de la Junta Nacional de Granos) y de Pascual Capelli (de la Sociedad de Fomento de Ing. White). **Este hecho posiblemente haya sido para cualquier dirigente lo más importante de su vida sindical**. Se triunfó con perseverancia, se cumplió la palabra empeñada. Se cumplió sobre todo con el sueño de un montón de trabajadores y sus familias.

Entrega de las casas del barrio 26 de Septiembre en el salón de COPEL, 17 de enero de 1976.

## HABLAN 2 VECINAS DEL BARRIO

Cuando vino Lanusse [16 de noviembre de 1972], que puso la piedra fundamental de la Petroquímica, las casas estaban terminadas. O sea: **cuando Lanusse vino a poner la piedra fundamental de la Petroquímica, las casas estaban**. Así que eso de que dicen que primero hicieron las plantas, es mentira; primero el barrio. Estábamos contentos, me acuerdo, decíamos ¡cuánto trabajo que va a haber! (Nélida Bouzón)

Era todo salitre, no había nada cuando nosotros vinimos acá. Yo tengo fotos, eran 48 casas en medio del campo, había viento y no te veías la cara a 10 centímetros. **La casa era de primera... tenía cocina, placares hechos, calefón, antisísmica**. El sindicato era de lo mejor: cuando comenzaba el colegio te daban todo para los chicos, los hoteles eran de primera. Ahora todo eso quién lo tiene, siempre me pregunto. (Raquel Martínez)

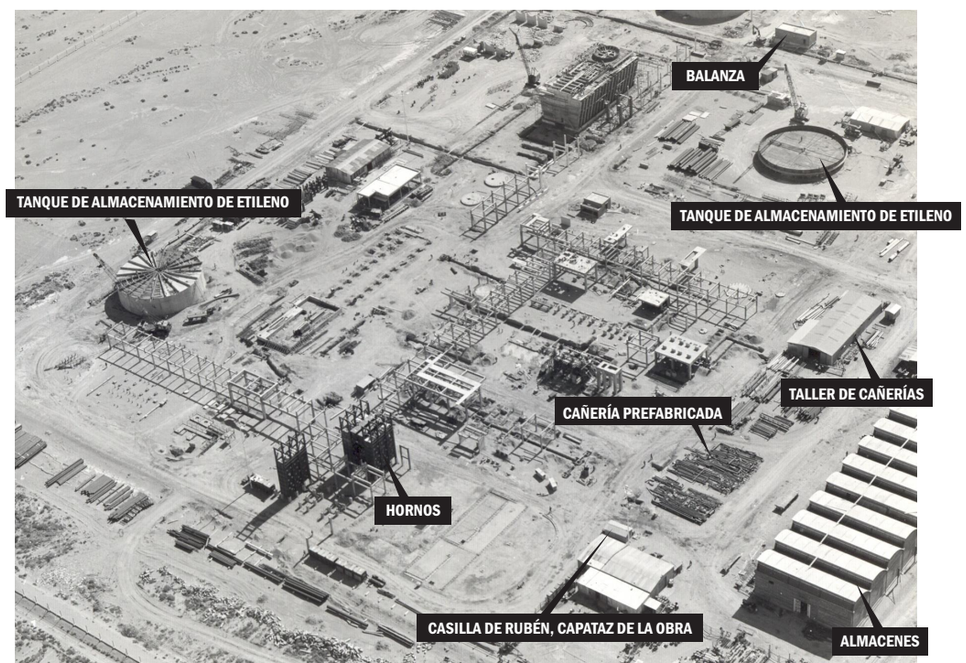


## HABLA UN OBRERO DE LA CONSTRUCCIÓN DE PBB

En realidad, la empresa que agarró la obra era una alemana, Linder, que subcontrató a Mc Kee-Techint. Era todo un fangal; cuando llovía no se podía entrar con nada. Ya en el '72 había movimiento; se rellenaron las tierras con un metro cincuenta de tierra para la Petroquímica y para el barrio también. La tierra para la Petroquímica se sacó de acá de la curva donde está el Triángulo; ¿no viste que ha quedado un pedazo de tierra? Parece un árbol de 4, 5 metros de altura, que era el nivel que tenía la tierra antes.

Yo empecé en Petroquímica de peón. Todavía no había nada. A los 4 meses me pusieron de capataz y después me fui a la planta de etano en Cerri. En el '77, terminamos con Petroquímica y fuimos para Cerri, donde estuve hasta el '80.

En Petroquímica en un momento pico había 1.200 personas trabajando y se trabajaba hasta el sábado al mediodía. Se trabajaba medio tranqui, no como ahora 12,13,14 horas por día. Llegaban camiones, yo era el encargado del movimiento de todos los materiales, de las grúas, de la maquinaria que se movía en la obra y la descarga de lo que venía, por ahí 10 camiones con cañerías, tuberías, caños para desagüe, hierros, porque en la obra se



Construcción de Petroquímica Bahía Blanca. 1974.

fabricaba todo; no era como ahora, que todas las estructuras vienen hechas, las encajan y chau. Por eso había tanta gente. En el '74, 1.200 personas trabajaban. La mano de obra especializada venía de afuera, bolivianos. Eran buenos soldadores de alta presión, son super especializados. Bolivianos, paraguayos, chilenos, trabajaban.

Se hizo la petroquímica antes que la planta de etano. O sea: **primero se hizo la gallina y después se hicieron los huevos**. La que tendrían que haber empezado a hacer era la planta de etano. Estuvo 4 años parada Petroquímica, porque no estaba hecha la fuente de materia prima, que era la planta de etano. (Rubén Barrera)

El huevo o la gallina. **¿Qué sentidos encuentran en el uso que hace Rubén de esta frase?**

La construcción de la planta productora de etileno de Petroquímica Bahía Blanca se inició en junio de 1973 y concluyó en 1977. Luego se construyeron la planta separadora de etano de Gas del Estado en General Cerri y la planta productora de polietileno de Polisur. Estas industrias, además de la planta flotante de Polisur amarrada en Puerto Galván, se pusieron en marcha en 1981. La planta de etano, actualmente en manos de Transportadora de Gas del Sur (TGS), propiedad de la firma Pérez Companc, provee de etano a PBB (hoy Dow Argentina) para la producción de etileno. El etileno es la materia prima con la cual se fabrica el polietileno. Actualmente, la producción de etileno y polietileno en el Polo Petroquímico de Bahía Blanca está monopolizada por la empresa Dow.

## ACTIVIDAD DE CAMPO (DE CHIMENEAS)

Ahora les toca a ustedes trabajar de investigadores. Les proponemos que salgan al barrio, lo recorran y entrevisten a algunos vecinos. Algunas preguntas pueden ser:
**¿Cómo accedieron a las viviendas? ¿Desde cuándo están? ¿Cómo eran las casas? ¿Por qué en esas tierras? ¿Ya estaba el Polo cuando se mudaron? ¿Cómo era y cómo es vivir enfrente de él? ¿Muchos vecinos del barrio trabajan ahí?**

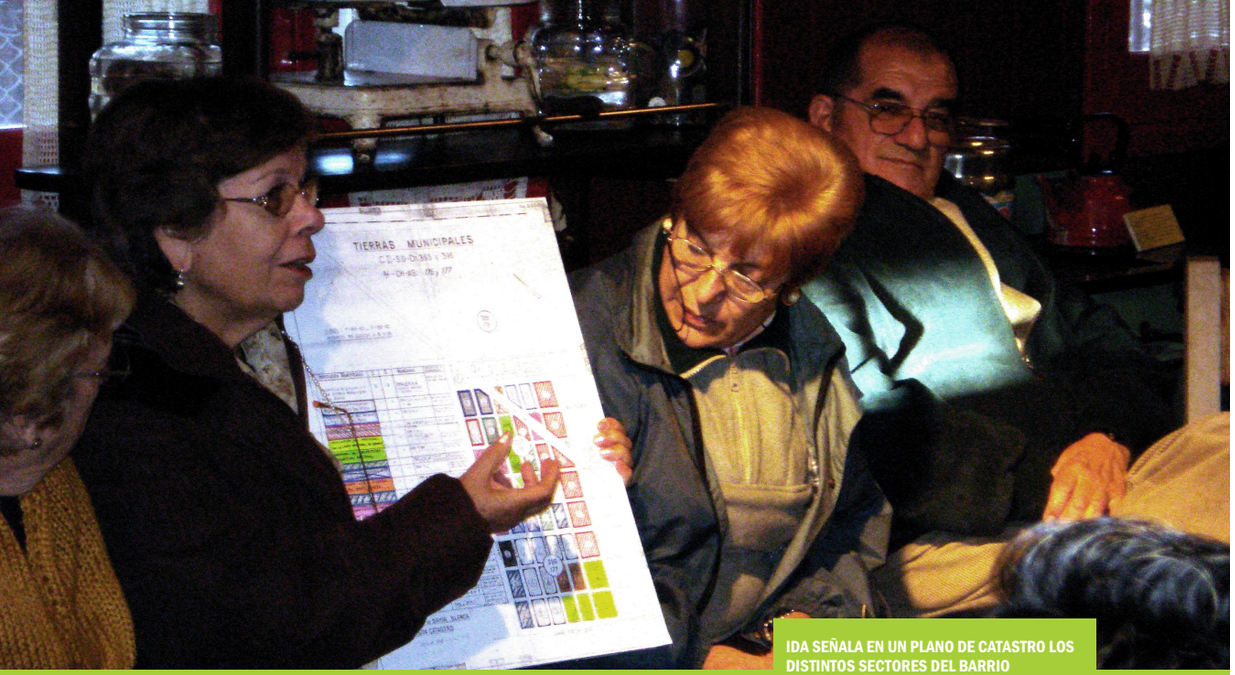
El barrio está dividido en sectores, según el sindicato al que estaban afiliados los distintos vecinos que se fueron a vivir a él. ¡Capaz que encuentran algún ex trabajador de la Junta Nacional de Granos o de SUPE o de LyF! **¿Se animan a hacer un plano?**

**Rubén Barrera** (Bahía Blanca, 1937) empezó trabajando en el puerto, levantando los rieles del Muelle de Hierro y los rieles y los durmientes de Puerto Galván. Después en la estiba, y cargando fruta. Fue uno de los primeros en mudarse al barrio 26 de Septiembre.

**Raúl René Fabiani** (Bahía Blanca,1929) trabajó 38 años en DEBA. Fue Secretario de Turismo y Vivienda del sindicato de Luz y Fuerza cuando se construyó el barrio.

**Raquel Martínez** (Bahía Blanca, 1953) es vecina del barrio en el sector de SUPE, Barrio YPF desde 1976.

**Nélida Bouzón** (Ingeniero White, 1932) es vecina del barrio en el sector de la Junta Nacional de Granos. Se mudó en 1976.



IDA SEÑALA EN UN PLANO DE CATASTRO LOS DISTINTOS SECTORES DEL BARRIO

LA FOTO AÉREA MUESTRA LA CERCANÍA ENTRE EL BARRIO Y EL POLO. LOS CARTELITOS AMARILLOS SEÑALAN LAS PLANTAS, Y LOS NARANJAS EL BARRIO



# UN POLO DE EXPECTATIVAS ¿PARA QUIÉN?

Dos gráficos, dos noticias y dos relatos para entender la privatización y expansión del Polo Petroquímico de Ing. White (1986-2000)

En este taller, les proponemos trabajar en torno a la siguiente cuestión.

**¿Cómo afectó el proceso de privatización y expansión del Polo Petroquímico a los trabajadores en particular y a la comunidad de Ingeniero White en general?**

Para poder ensayar una respuesta a esta pregunta, tenemos que entender en qué consistió ese proceso, que forma parte de la política económica y social que implementó el presidente Carlos Menem durante la década de 1990.

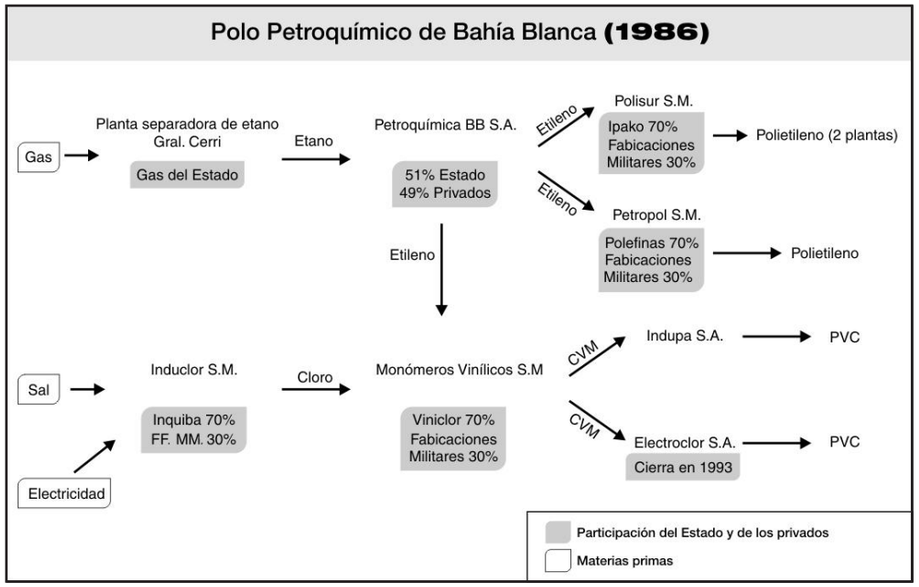
**¿Saben qué significa privatizar una empresa?**

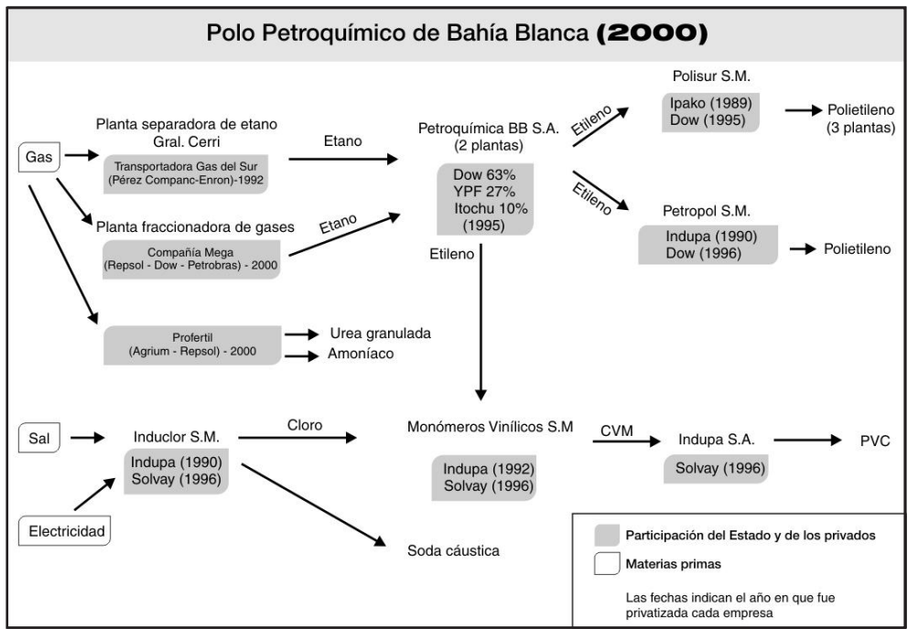
Para que una empresa pase a manos privadas primero tiene que ser pública. El Estado Nacional, a través de 3 empresas (YPF, Gas del Estado y Fabricaciones Militares) participaba del paquete accionario de las industrias que constituían el Polo Petroquímico. La política neoliberal tuvo como finalidad anular cualquier tipo de intervención del Estado en la economía, ya sea como empresario, como promotor del desarrollo industrial o como regulador de los mercados. Como consecuencia de esta política, grandes empresas multinacionales[1] se radicaron en el país, como Solvay, que actualmente controla la producción de PVC en Bahía Blanca. **¿Conocen otras empresas que hayan sido privatizadas en este período?** Acá en Ingeniero White están presentes muchas firmas multinacionales. Pueden averiguar cuándo se instalaron y con qué propósito.

## ANALICEN Y COMPAREN LOS SIGUIENTES GRÁFICOS

En el primero, tenemos la estructura productiva y empresarial del Polo en 1986, fecha en la cual fue inaugurado. En el segundo, la estructura correspondiente al año 2000, en el cual adquirió su forma actual. **¿Cuál era la participación del Estado en el Polo en 1986 y cuál en 2000? ¿Saben de qué origen son las empresas privadas que controlan el Polo?** Comparando los gráfico, **¿pueden describir la expansión del Polo en los años '90?**

[1] En esta hoja didáctica vamos a hablar de 3 tipos de empresas, de acuerdo al origen de los capitales que las conforman: empresas nacionales estatales o públicas, cuyos capitales pertenecen al Estado Nacional, como YPF hasta su privatización; empresas nacionales privadas, cuyos capitales pertenecen a un grupo empresario nacional, como Indupa; y empresas multinacionales, cuyos capitales tienen un origen nacional pero se encuentran radicados en distintos países, como la belga Solvay. Las ganancias que generan las filiales de estas últimas vuelven al país de origen.






Así anunció el diario local la privatización de Petroquímica Bahía Blanca en 1995:

29 de diciembre de 1995

**Traspasaron Petroquímica**

# Un Polo de expectativas

**El presidente** Menem dialoga con el ministro Cavallo durante el acto de traspaso del paquete accionario de PBB e Indupa SA.

■ **La privatización, según Carlos Menem, generará seis mil puestos de trabajo.**

■ **El presidente habló de inversiones por más de 800 millones de dólares.**

BUENOS AIRES (Télam) — La transferencia del paquete accionario de Petroquímica Bahía Blanca e Indupa SA generará seis mil puestos de trabajo y representará el ingreso al país de inversiones por más de 800 millones de dólares, aseguró ayer el presidente de la Nación.

El doctor Carlos Menem sostuvo que esa empresa, por PBB, era "altamente deficitaria" y defendió su transferencia al sector privado al señalar que ya se invirtieron 400 millones de dólares, mientras que en los próximos años la inversión superará los 800 millones.

El jefe del Estado encabezó en la Casa de Gobierno el acto de traspaso del paquete accionario de Petroquímica Bahía Blanca e Indupa a una sociedad privada.

El presidente estuvo acompañado durante la ceremonia realizada en el Salón Blanco por el ministro de Economía, Domingo Cavallo, y representantes de Dow Química Argentina SA, YPF e Itochu SA, adjudicatarios del polo petroquímico.

También participaron del acto el titular de la UIA, Jorge Blanco Villegas, y Oscar Vicente, empresario vinculado con el sector petrolero.

"Inversión, producción y trabajo es la ecuación que espera la Argentina para renovar el crecimiento", dijo Menem en su discurso

La Nueva Provincia, 29 de diciembre de 1995.

Fíjense las diferentes maneras en las que el diario se refiere a la privatización: "traspaso", "transferencia", "privatización". Si bien se usan como sinónimos, **¿todas estas palabras dicen lo mismo? ¿Cuál es la más frecuente?**

.....

.....

Recién en el cuarto párrafo del artículo se menciona específicamente al consorcio privado que se quedó con PBB, y en el marco de una enumeración de los asistentes al acto. **¿Hay alguna referencia al origen y a las características de las empresas que lo componen? ¿Por qué les parece que el diario no ofrece esa información?**

.....

.....

En el segundo párrafo, se dice que el presidente "defendió su transferencia al sector privado". Si hay que defender esta medida, suponemos que alguien la está atacando o al menos cuestionando ¿no? **¿Se les ocurre quién puede cuestionarla y por qué?**

Fíjense la ecuación a la que se refiere Menem en el último párrafo: “Inversión, producción y trabajo”. Sabemos que las inversiones fueron multimillonarias y que la productividad del Polo aumentó considerablemente. **¿Sucedió lo mismo con el trabajo?** O sea: Inversión, Producción y Trabajo ¿son los términos de una igualdad?

.....

.....

Les proponemos analizar testimonios de trabajadores del Polo y de vecinos de White.

Carlos Ricke (Bahía Blanca, 1959) empezó a trabajar en el Polo en 1986, en la empresa Monómeros Vinílicos S. M. (fíjense en el gráfico). Vivió los 2 cambios de propietario que tuvo la empresa: el de 1992, cuando fue comprada por Indupa y el de 1996, año en que la multinacional belga Solvay adquirió las plantas que forman la cadena productiva de PVC y que estaban en manos de Indupa. En 1998, se acogió al retiro voluntario. Por todo esto puede decir: “el proceso de privatización lo viví de adentro”.

> Cuando Duperial, que manejaba Monómeros, fue absorbida por Indupa cambió el trato con el personal. La ideología de Indupa era la vieja filosofía de la década del '40, fascista; Duperial, en cambio, traía una filosofía más moderna, al contrario de lo que cree la gente de que las empresas de afuera tratan mal a los empleados. En este caso la empresa nuestra era la jodida, la complicada. Cuando Solvay ya tenía el control de Indupa, una de las razones por las que yo me sentía incómodo era que no se compraba nada para mantenimiento. Había que atar, por así decir, las cosas con alambre. Ya cuando yo me fui no se compraba ni un tornillo.
>
> El retiro voluntario tenía que ver con achicar el personal. Con un mejoramiento de los equipos, lógicamente se requiere menos gente. Y también tiene que ver con políticas de hacer ingresar a empresas del exterior como MASA, una gran empresa española dedicada a vender, por así decirlo, carne, a vender gente, para el mantenimiento. Trabajaba con la gente echada o retirada; ahí está la maniobra de echar gente.
>
> Actualmente, el Polo ha crecido, hay más producción. Económicamente el personal está mejor. Pero en comparación con las ganancias, ¿quién lo paga? Solvay consume por día, para producir cloro, el consumo de electricidad de Bahía Blanca en las horas pico. Y con el gas lo mismo. Y nosotros sufrimos los cortes de energía y de gas en el invierno. Cuando estaba el Estado los sueldos eran buenos y a nadie le faltaba trabajo. **Hoy los sueldos son mejores gracias al Polo, pero aparecen los espejitos de colores**, son migajas comparadas con la gran producción. Y además hay desocupación que con el Estado no había.

Cristian Pierez (Ingeniero White, 1973) se crió y vive en White. Trabaja en una empresa contratada por la compañía Mega para realizar tareas de seguridad e higiene.

> En el '93 me recibí de técnico electromecánico. Estaban privatizando todo; las empresas no tomaban ni los currículum. Yo salía con una mochila en bicicleta y me iba repartir currículum y no los agarraban. **Te decían: “No, pibe, están echando gente, están tercerizando”**; estaba clarito lo que estaba pasando. Los chicos que se pusieron a estudiar en las técnicas tenían la idea de trabajar en las plantas. Y no es así.



> Mirá, hay una canción de la Bersuit que dice: “el progreso fue un fracaso”. Para la gente de White el progreso fue un fracaso, porque no trabaja casi nadie de White. Tenemos un Polo por el que pasan millones de dólares y tenemos un pueblo sumamente sumergido, olvidado por las autoridades. Yo como whitense me siento re dolido. White no puede estar así. Yo viví una infancia que ojalá todos los chicos la tuvieran, yendo con mis primos a la escollera a pescar, a tirarse por ahí; ahora tenés un complejo que no podés ni pasar. Tenemos mar y no lo podemos ver.

## LOS VECINOS EN LA CALLE

El 20 de agosto de 2000 se produjo un escape en la planta de cloro que recientemente había sido adquirida por la multinacional Solvay. Los vecinos de Ingeniero White, como forma de protesta, cortaron los accesos a las plantas del Polo Petroquímico.

Lean atentamente la noticia:

# Continuaban anoche los piquetes

**Pese a lo firmado ayer, quieren volver a ver al intendente.**

Los piqueteros whitenses continuaban anoche ocupando sus posiciones, caracterizadas por la quema de neumáticos y un continuo ritmo de redoblantes, en señal de protesta, frente a los complejos industriales.

Al cierre de esta edición, se analizaba la posibilidad de que alguno de los cinco puestos pudiera ser levantado, en las primeras horas de hoy, para permitir el acceso a sus puestos de trabajo de los más de 2.500 trabajadores que deben cumplir labores en las obras del *Cracker II* y EPE, contratados por la empresa Fluor Daniel SADE, quienes cobran salarios diarios.

Pero esa chance parecía lejana, ya que parecía existir una voluntad unánime de no ceder posiciones hasta tanto el intendente Jaime Linares regresara desde La Plata y se apersonara en el lugar, para brindar información sobre los alcances de los acuerdos suscriptos.

Lo que ni siquiera se barajó es abandonar la barricada que obstruye el ingreso a la planta de Solvay Indupa y todo parece indicar que los vecinos tienen el propósito de seguir forzando la inactividad en ese complejo fabril; al menos, durante todo el fin de semana.

Interesados en lograr algún acuerdo que permita devolver el libre tránsito a las otras plantas, algunos funcionarios municipales (Guillermo Sagasti, Facundo Arnaudo y Roberto Ursino, entre otros) mantuvieron anoche contactos con el secretario general de la delegación local de la UOCRA, Raúl Rubino.

El gremialista les informó que, si los piquetes continuaban, no iban a existir mayores problemas para que aquellos obreros que acudan a sus puestos de trabajo den media vuelta y regresen a sus hogares.

"No sólo nos parece una causa justa, que compartimos y apoyamos, sino que ya iniciamos gestiones ante la secretaría de Trabajo, para asegurarnos que estas jornadas se abonarán normalmente a todos los compañeros", explicó Rubino, dando por tierra con las expectativas de los comedidos, quienes aspiraban a que este factor jugara a favor de sus urgencias por levantar los cortes de ruta.

En otro orden, los vecinos se encontraban anoche reunidos en una vivienda particular, ubicada frente a los complejos industriales, muy cerca de uno de los piquetes, analizando el contenido de un petitorio de seis puntos, en cuya aprobación también el municipio depositaba esperanzas, a la hora de buscar destrabar la situación.

Entre otros aspectos, el escrito establece requerir la inmediata implementación del convenio firmado ayer por el intendente y la secretaría de Política Ambiental.

También exigir, en un plazo no mayor a los 30 días, la urgente modificación de la ley 11.723, que asegura la delegación en el municipio de las facultades de control y sanción de las denominadas industrias de tercera categoría.

Además, demanda la realización de una auditoría internacional y una comisión de seguimiento de todas las empresas del área industrial de Ingeniero White, el mantenimiento de la suspensión de la empresa Solvay Indupa y la constitución de una Guardia Ambiental Permanente, con sede en la localidad portuaria.

Lo concreto es que, más que los esfuerzos de los funcionarios por hacerlos desistir de su actitud, lo que más parecía hacer tambalear las protestas era el persistente y gélido viento sur que soplaba anoche en nuestra región.

Sin embargo, bien pertrechados, recibiendo constantemente termos de café y tortas por parte de diversos vecinos, ese mismo viento (que, dicho sea de paso, trajo aparejada consigo una intensa serie de olores de diversa índole) pareció brindar nuevos bríos a los manifestantes.

"A fin de cuentas, si el domingo por la mañana soplaba desde ese lado, quizás hoy nosotros no estaríamos contando el cuento. Cómo no vamos a seguir con nuestra protesta, si aún no hay nada que nos asegure que esto no va a volver a pasar", fundamentó la fomentista Cristina Leiva, una de quienes llevan la voz cantante, entre los piqueteros.

▲ **Las primeras** luces del día ilumina las caras de los vecinos apostados en Vélez Sarsfield y Cárrega.

La Nueva Provincia, 23 de agosto de 2000.

**1. ¿Cuál fue la forma que adoptó la protesta? ¿Fue utilizada en otros lugares del país?**

.....

.....

2. **¿Cuál fue la actitud de los concejales mencionados frente a los cortes? ¿Y la del Secretario General de UOCRA?**

.....

.....

3. **¿Cuáles eran los reclamos de los vecinos? ¿Fueron satisfechos algunos de ellos? ¿Cómo?**

.....

.....

De acuerdo a lo que leyeron, **¿cuáles fueron los efectos de la privatización y expansión del Polo Petroquímico en los trabajadores y vecinos de White?** Les proponemos empezar a armar una respuesta.

.....

.....

MARIO (TRABAJADOR DEL POLO Y SINDICALISTA) Y CINTIA (ECONOMISTA DEL CENTRO REGIONAL DE ESTUDIOS ECONÓMICOS DE BAHÍA BLANCA) DISCUTIERON, ENTRE OTROS TEMAS, SOBRE LOS BENEFICIOS DEL POLO PARA BAHÍA BLANCA Y EL PORCENTAJE DE GANANCIAS QUE LAS EMPRESAS DESTINAN A SUELDOS

**Carlos Ricke** (Bahía Blanca, 1959) trabajó en la planta de cloruro monómero del Polo Petroquímico entre 1986 y 1998.

**Cristian Pierez** (Ingeniero White, 1973) trabajó en empresas contratistas del Polo entre 2000 y 2005, cuando ingresó a ABSA. Vive en Ingeniero White y es hincha del Club Comercial.

# DE LA "MAGIA" DE LA QUÍMICA A LAS CONDICIONES DEL TRABAJO

En esta hoja didáctica, les proponemos sumarse a la investigación sobre la historia y el presente del Polo Petroquímico local.

**¿Saben dónde está ubicado? ¿Qué se produce allí? ¿Cuándo se instaló?**

Este año, les propusimos a distintos grupos de estudiantes de White y Bahía Blanca responder a estas preguntas, y se acercaron al Museo para conversar con trabajadores, vecinos, políticos y economistas que les contaron lo que saben, lo que recuerdan, lo que vivieron y viven con respecto al Polo. En esta oportunidad, les proponemos investigar en torno a la siguiente pregunta:

**¿qué trabajos son necesarios para que las empresas realicen su ciclo productivo?**

Evidentemente, el polietileno, el PVC, la úrea no se producen por la "magia"[1] de la química. A la naturaleza hay que ayudarla.

Así se presenta habitualmente la producción petroquímica local:

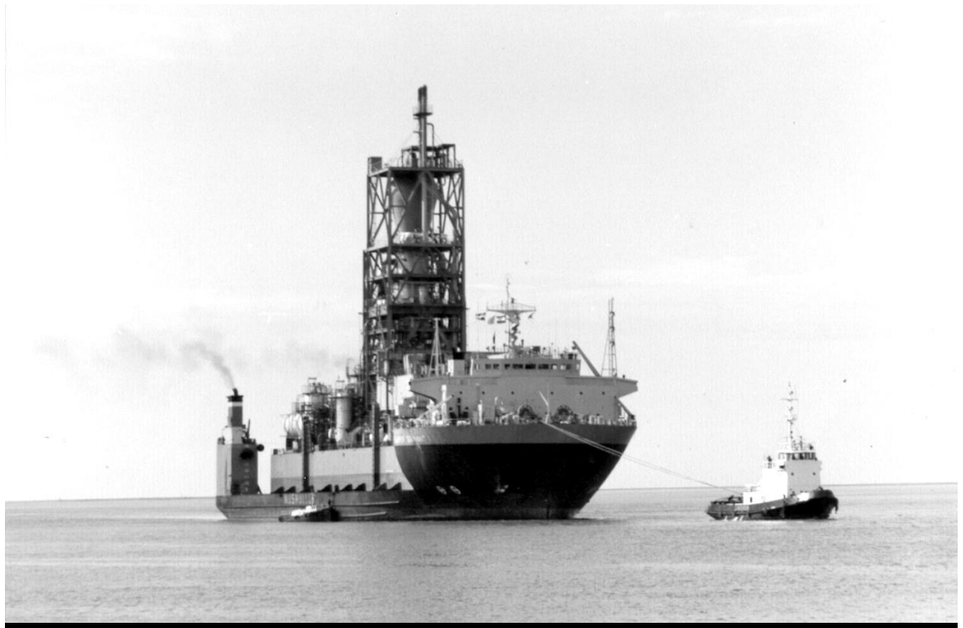
Revista Noticias del Polo Nº1, septiembre de 2004.

[1] Muchas veces cuando se describe el proceso productivo del Polo, se enumeran las distintas reacciones químicas a partir de las que se obtienen los distintos productos y no se nombran, sin embargo, los trabajadores que lo hacen posible.

Miren con atención el gráfico. **¿Ya vieron algunas de las instalaciones que se muestran? ¿Saben qué son?** Sin duda, hay cosas que la foto no muestra. Entre esas "cosas", están los trabajadores. Un ex trabajador de McKee-Techint, la empresa contratada por el Estado allá por 1972 para construir las primeras plantas del Polo, un ex operario de una de las plantas y un trabajador de una empresa contratada por el Polo nos contaron un poco lo que no aparece en la foto. Pueden armar grupos para analizar cada uno de los relatos y después hacer una puesta en común.

Rubén Barrera trabajó en la construcción de Petroquímica Bahía Blanca entre 1972 y 1977 y en la construcción de la planta de etano de Gral. Cerri entre 1977 y 1981 y cuenta:

> En Petroquímica en un momento de pico había 1.200 personas trabajando y se trabajaba hasta el sábado al mediodía; no era como ahora todos los días corridos. Se trabajaba medio tranqui; no como ahora 12, 13,14 horas por día. Yo era el encargado del movimiento de todos los materiales y de la maquinaria que se movía en la obra, por ahí 10 camiones con materiales, cañerías, tuberías, caños para desagüe, hierros porque en la obra se fabricaba todo, no era como ahora, que todas las estructuras vienen hechas, las encajan y chau. Se hacía todo en la obra, por eso había tanta gente. La mano de obra especializada venía de afuera: bolivianos. Eran buenos soldadores de alta presión, son súper especializados. También trabajaban paraguayos y chilenos. McKee y Techint, las constructoras, traían su gente, capataces, supervisores, ingenieros.



Un buque de la compañía Wijsmuller transporta la planta flotante de Puerto Galván, octubre de 1981.



Carlos Ricke, ex trabajador de Monómeros Vinílicos (la planta de CVM, producto intermedio al PVC, que desde 1996 se encuentra en manos de Solvay Indupa) dice:

> El Polo era un emprendimiento novedoso, contrataban en todos los niveles: administrativos, operarios, técnicos, ingenieros. Yo era técnico electrónico. A los 26 años ingresé; me enteré por un aviso en el diario. Yo trabajaba en la parte de instrumentación y automatización. Es como el tablero del vehículo que controla e indica las funciones del motor: la temperatura, el velocímetro, eso es lo que se llama instrumentación en las industrias, el tablero del manejo de la planta. Hoy por hoy sigue siendo una tarea manual porque si bien la instrumentación ha cambiado, la tecnología de producción es la misma, sigue siendo la misma planta con un poco más de tecnología, de control en el manejo del instrumental. **La casa es la misma pero con una computadora más nueva**. Sin embargo, se ha llegado a un alto grado de automatización y la planta se puede manejar sola si se quiere. Igual es conveniente que siempre haya gente frente a cualquier imprevisto, y eso, por supuesto, es una herramienta del gremio, ¿no? poder utilizar eso para reclamar más puestos y mejores condiciones de trabajo.
>
> Para la puesta en marcha vino gente especializada de la zona de Santa Fe, donde había muchas industrias que tenían que ver con esto, y también gente de Buenos Aires. Finalmente la que quedó era de Bahía y de Punta Alta inclusive. ¿La mano de obra para la construcción? Muchísima gente del norte. **En mi época estas empresas venían con programas novedosos de educación y manejo del personal, tomaban gente joven, sin experiencia, les hacían poner la camiseta de la empresa**. De esa manera también los concientizaban para que no se agremiaran.

Cristian Pierez trabajó en empresas contratistas del Polo. Distintas tareas relativas al mantenimiento, la seguridad, la higiene, etc. de las fábricas son realizadas por trabajadores de otras empresas, como MASA y ABB.

> Estudié en la Escuela Técnica de White y me recibí de técnico electromecánico. El sistema de contratación de las empresas que prestan servicios en el Polo es así: la empresa gana la licitación y tenés contrato por 3 o 4 años. Hay un convenio con el gremio que dice que si el servicio (por ejemplo, el mantenimiento) cambia a otra firma se mantiene el personal. Cada empresa del Polo te da su ropa de seguridad y cada una tiene sus requerimientos. Por ejemplo, en Mega no se puede utilizar nada que tenga nylon. Prestamos servicios pero tenemos que trabajar bajo las reglas de ellos.
>
> No cumplir las reglas es peligroso para vos, porque podés generar una corriente estática, una chispa… no podés usar celular ni mp3. PBB también tiene una ropa que es antillama. En cada empresa la indumentaria es particular. Las empresas tienden a bajar la calidad de la vestimenta por el tema del costo.

### ¿Habrá habido siempre empresas contratistas?

Anoten las dudas y las preguntas que les hayan quedado de lo que leyeron.

## ¡AHORA LES TOCA INVESTIGAR A USTEDES!

Los trabajadores del Polo Petroquímico local se encuentran afiliados al Sindicato del Personal de Industrias Químicas, Petroquímicas y Afines de Bahía Blanca (SPIQPyA). Les proponemos acercarse una mañana al sindicato, que está ubicado en Sarmiento 265 y el teléfono es 4550252 para entrevistar a alguno de los trabajadores. Pueden llevar lapicera, anotador y la foto panorámica que les mostramos. Además de las preguntas que armaron antes, les sugerimos otras que pueden ser interesantes:

**¿Qué saberes son necesarios para trabajar en el Polo?**
**¿Se pueden distinguir oficios entre los trabajadores petroquímicos?**
**¿Cambiaron las características del trabajo a lo largo de la última década? ¿En qué sentido? ¿En qué consiste la indumentaria de seguridad del trabajador petroquímico?**
**¿Es posible identificar una o algunas herramientas específicas del trabajador petroquímico? ¿Siempre fueron las mismas?**
**¿Cuáles son las funciones y objetivos del sindicato?**

Ahora, con los datos que obtuvieron y anotaron, pueden volver a la foto que les mostramos antes.

**¿Cómo creen que podrían dar cuenta (en la misma imagen o de otro modo) de lo que saben acerca del trabajo en el Polo?**

El día del taller en el Museo, vamos a compartir lo que hicieron.

TRABAJADORES DEL POLO E INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DIRECTIVA DEL SINDICATO DEL PERSONAL DE INDUSTRIAS QUÍMICAS, PETROQUÍMICAS Y AFINES DE BAHÍA BLANCA CONTARON QUE LA SIRENA COMUNITARIA QUE SE ESCUCHA EN WHITE TODOS LOS JUEVES A LAS 11 AM ES UNA DE LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR EL ESTADO DESPUÉS DE LOS ESCAPES DEL AÑO 2000

**Rubén Barrera** (Bahía Blanca, 1937) trabajó primero como obrero de la construcción y luego como capataz de obra, en McKee-Techint, la empresa contratista que realizó las obras de la planta de etileno de Petroquímica Bahía Blanca y la planta separadora de etano de Gas del Estado en Gral. Cerri.

# DE LA "MAGIA" DE LA QUÍMICA A LAS CONDICIONES DEL TRABAJO II

Este año, les propusimos a distintos grupos de estudiantes de White y Bahía Blanca responder a estas preguntas, y se acercaron al Museo para conversar con trabajadores, vecinos, políticos y economistas que les contaron lo que saben, lo que recuerdan, lo que vivieron y viven con respecto al Polo.

En esta oportunidad, les proponemos investigar en torno a la siguiente pregunta:

**¿qué trabajos son necesarios para que las empresas efectúen sus procesos productivos?**

Les sugerimos armar un cuadernito de trabajo. En él, pueden volcar los materiales que vayan recolectando y las dudas que les surjan de la investigación.

Miren con atención el esquema de la página siguiente.

**¿Qué es lo que aparece en él?**

Fíjense también cómo se refieren las etapas del proceso: "Precompresión", "Reacción", "Extrusión"... Asimismo, presten atención al modo en el cual se relata la producción: "El etileno en forma gaseosa entra al precompresor..." "El gas comprimido ingresa a un reactor tubular...", "Los pellets son seleccionados por intermedio de una saranda..."

**¿Quién es el sujeto de cada frase? ¿Los distintos productos químicos se convierten en polietileno por sí solos?** Esta forma de presentar la producción, **¿permite saber quiénes ponen a funcionar esas máquinas que se ven en primer plano? ¿Qué le falta al esquema entonces?**

# Elaboración de polietileno

## Esquema del Proceso

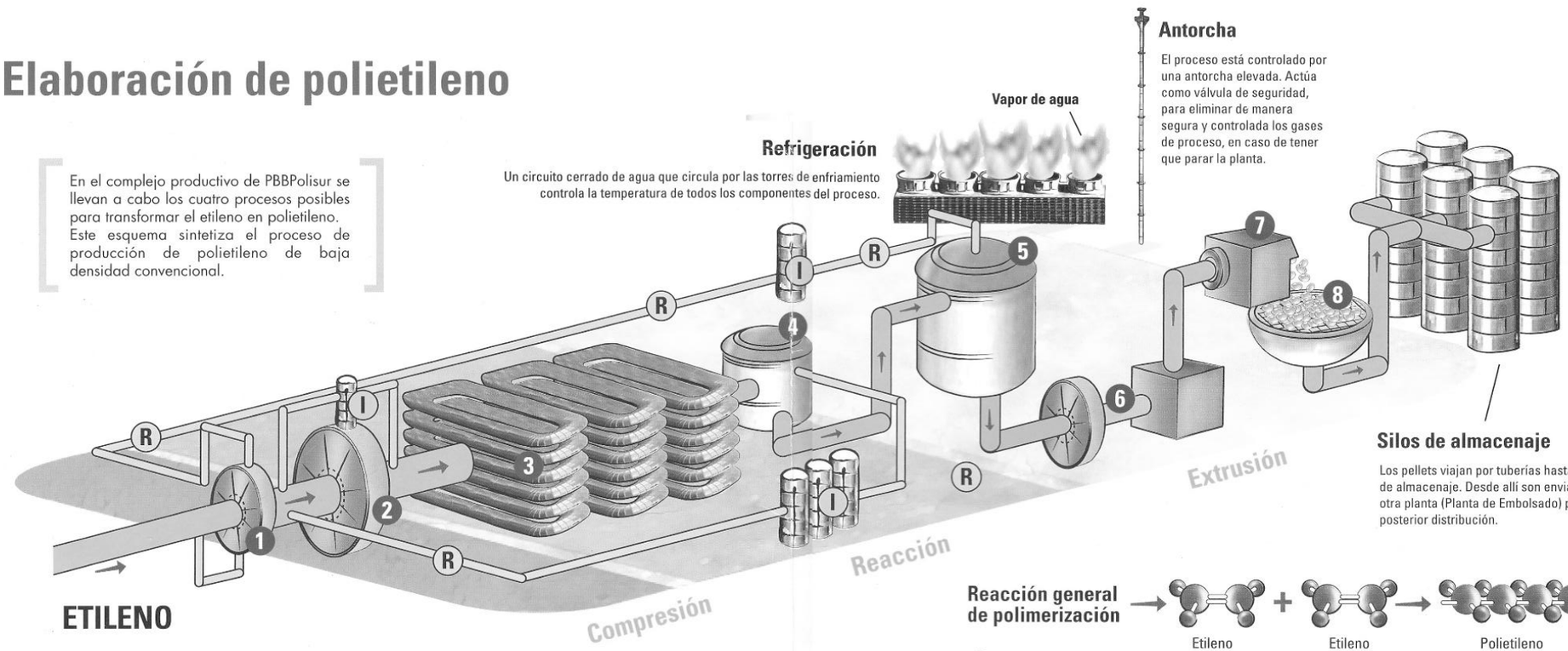
En el complejo productivo de PBBPolisur se llevan a cabo los cuatro procesos posibles para transformar el etileno en polietileno. Este esquema sintetiza el proceso de producción de polietileno de baja densidad convencional.

**Refrigeración**

Un circuito cerrado de agua que circula por las torres de enfriamiento controla la temperatura de todos los componentes del proceso.

**Antorcha**

El proceso está controlado por una antorcha elevada. Actúa como válvula de seguridad, para eliminar de manera segura y controlada los gases de proceso, en caso de tener que parar la planta.




**Silos de almacenaje**

Los pellets viajan por tuberías hasta los silos de almacenaje. Desde allí son enviados a otra planta (Planta de Embolsado) para su posterior distribución.

**Reacción general de polimerización**




Carbono · Hidrógeno

### 1 Precompresión

El etileno en fase gaseosa entra al precompresor y recibe una presión de 250 kg/cm².

### 2 Hipercompresión

Posteriormente, el etileno ingresa al hipercompresor y la presión aumenta a 2500 kg/cm².

### 3 Reacción

El gas comprimido ingresa a un reactor tubular y, por intermedio de catalizadores, se convierte en polietileno fundido.

### 4 Separación con alta presión

El polietileno fundido y el etileno no convertido son separados. El etileno vuelve al hipercompresor pasando por intercambiadores que bajan la temperatura.

### 5 Separación con baja presión

El proceso se repite pero ahora a menor presión y temperatura.

### 6 Extrusión y corte

El polietileno fundido pasa a través de una cortadora bajo agua, transformándose en pellets.

**Pellet** = 3 mm

### 7 Secado

Los pellets se secan por un proceso de centrifugado.

### 8 Selección

Por último, los pellets son seleccionados por intermedio de una saranda, garantizando el tamaño preestablecido: 3 mm.

**R** Reciclo de etileno

**I** Intercambiadores de calor

Revista Noticias del Polo Nº8, abril/mayo de 2006 (fragmento)

2 trabajadores y sindicalistas del Polo Petroquímico nos contaron qué hacen y que hacían allí, en qué condiciones trabajan y cuáles son algunos de sus reclamos. Sus relatos nos sirvieron para empezar a completar el esquema: ¡faltan un montón de cosas!

## OFICIOS PETROQUÍMICOS

Carlos Parrotta ingresó a PBB Polisur en 1992. Trabaja actualmente en una de las plantas de polietileno y se desempeña también como Secretario de Relaciones Institucionales del Sindicato de Petroquímicos.

> Se entraba en su momento en un lugar que se llamaba "Intendencia", donde se hacía la limpieza de todos los lugares: manejábamos los *sampis* y llevábamos todo lo que necesitaban en otros sectores. Desde ese lugar salían los relevos de vacaciones a las diferentes plantas, o sea, podías reemplazar a un compañero de alguna planta de polietileno mientras éste estaba de vacaciones. Vos ibas al puesto más bajo, con lo cual ibas agarrando experiencia. Yo entro primero en el laboratorio a atender unos extrusores que son de análisis del polietileno. Un extrusor es como una batea en la cual vos ponés los pellets, que se van fundiendo y salen como un globo, una bolsa. Cada tanto cortás y vas viendo la cantidad de geles que tiene el producto. Me tocó después del laboratorio ir a cubrir un relevo de **aditivador** en la planta de barcaza. Antes que se vaya el producto, se le incorporan aditivos. El que aparece en el primer momento del proceso en las plantas de polietileno es el **panelista**, que tiene toda la planta en dibujitos y opera a través de una pantalla. Los ojos del panelista somos nosotros los **operadores**. Las bombas las habilitamos nosotros. Es un trabajo muy mancomunado: el panelista puede ver lo que está pasando sobre una pantalla pero no puede ver todo lo que pasa afuera.

Marcelo Faiazzo trabaja actualmente en la parte de producción de PVC de la empresa Solvay Indupa. Ingresó a Indupa en enero de 1988. Se desempeña también como Prosecretario de Prensa del Sindicato de Petroquímicos.

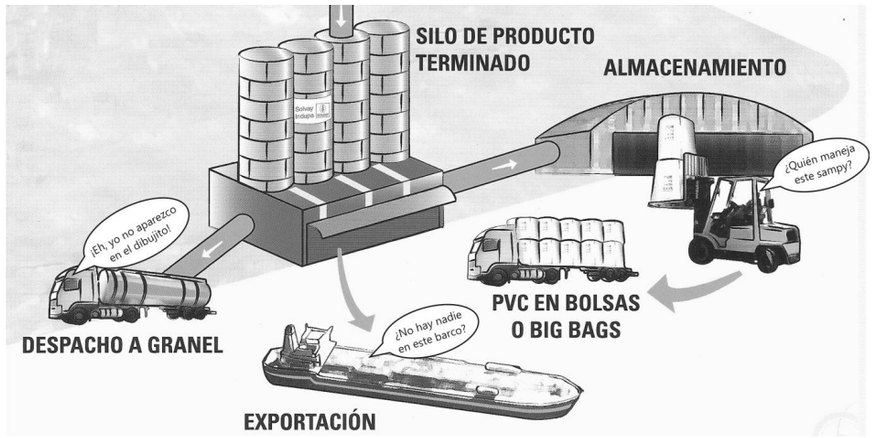
> Yo empecé a trabajar en enero de 1988, en el galpón de embolsado de PVC de Indupa. Hace 11 años, pasé a la parte de producción de PVC. El embolsado se usaba como puerta de ingreso a la planta. El **embolsador** se sienta adelante de dos picos que trabajan con presión y en la base tienen una balanza. Cuando por presión se empieza a llenar la bolsa, la balanza indica el momento del corte del ingreso del producto. La bolsa que se está llenando se está pesando a la vez. Cuando llega a los 25,3 kilos (porque supuestamente 300 gramos pesa la bolsa) la balanza digital corta el llenado de la bolsa, vos la tirás a una cinta que está en todo momento funcionando debajo del asiento que tenés vos, y de la cinta va a una *paletizadora* que automáticamente va armando el pallet[1].

## ROPA ANTILLAMA Y TASA DE GANANCIA

> Cualquier producto que mal maniobres incide directamente en tu salud o en la salud de los que tenés al lado. La protección de la ropa sirve cuando te quemás; la ropa especial es una ropa que se llama Nomex, que con el fuego se chamusca pero no se prende fuego. El tema

[1] El pallet es una estructura de madera que se utiliza como medio de carga. Habitualmente, se lo traslada en un autoelevador. El tipo de carga en el que se utilizan pallets se denomina "carga paletizada".






Revista Noticias del Polo Nº11, octubre/noviembre de 2006 (fragmento).

de la conciencia entre los trabajadores se fue trabajando muchísimo desde el gremio. La empresa implementa un tipo de conciencia, pero a veces la conciencia de ellos va en función de la producción y ellos cuando te dicen a vos "lo primero es la seguridad", lo que interesa es que la planta arranque. **Lo que siempre tiene que priorizarse es la seguridad de los trabajadores**. Nosotros nos hacemos estudios cada 6 meses. (Carlos Parrotta)

Cualquier movimiento que hace la empresa es para abaratar costos, ya sea por medio del aumento de la producción, mejor utilización de las materias primas y menor cantidad de mano de obra. (Marcelo Faiazzo)

## OPERARIOS Y TERCERIZACIÓN

En el Polo, los trabajadores convencionados somos la misma cantidad que el personal jerárquico. En Dow somos más o menos 220 operarios y tenés 200 jerarquizados. Hoy en el Polo somos 1.100, contando la gente de las empresas contratistas. Un 8 % de esos serán de White. El pago va en función de lo que la empresa produce. La planta en la que estoy yo hace 1.000.000 de dólares diarios de ganancia. Lo ínfimo de eso va a sueldo. (Carlos Parrotta)

Cuando empecé a trabajar en el Polo trabajaba muchísima gente, un 100% más que ahora. En Indupa éramos cerca de 900 y ahora no llegamos a 500. La mayoría de la gente que trabaja en el Polo son empleados de empresas contratistas. En el año '98, el grupo Solvay empezó a **tercerizar lo que son los servicios: la mecánica, que es la reparación de los motores, la instrumentación, que es la reparación de válvulas, que son válvulas neumáticas en su mayoría y lo que es la parte eléctrica (normalmente los motores son eléctricos también).**

> No quedó nadie sin trabajo, pero bajo otras condiciones. Perdieron antigüedad y otros beneficios que pagan las "plantas madres"... Desde el sindicato estamos tratando que esta gente que hace 10 años trabaja en MASA o ABB, por ejemplo, pueda recuperan algunos de los beneficios de los que perdieron por no ser efectivos de la "planta madre". (Marcelo Faiazzo)

Como ya les anticipamos, los trabajadores del Polo Petroquímico local se encuentran afiliados al Sindicato del Personal de Industrias Químicas, Petroquímicas y Afines de Bahía Blanca (SPIQPyA). Les proponemos acercarse una mañana al sindicato, que está ubicado en Sarmiento 265 y cuyo teléfono es 4550252, para seguir investigando. Pueden llevar lapicera, anotador y el esquema que analizaron. Además de las preguntas que armaron antes, les sugerimos otras que pueden ser interesantes:

**¿Qué saberes son necesarios para trabajar en el Polo?**
**¿Se pueden distinguir oficios entre los trabajadores petroquímicos?**
**¿Cambiaron las características del trabajo a lo largo de la última década?**
**¿En qué sentido? ¿En qué consiste la indumentaria de seguridad del trabajador petroquímico?**
**¿Es posible identificar una o algunas herramientas específicas del trabajador petroquímico? ¿Siempre fueron las mismas?**
**¿Cuáles son las funciones y objetivos del sindicato?**

El día del taller en el Museo, vamos a compartir lo que hicieron.

**Marcelo Faiazzo** (Bahía Blanca, 1963) ingresó en INDUPA en 1988. Actualmente es Prosecretario de Prensa del Sindicato de Petroquímicos de Bahía Blanca.

**Carlos Parrotta** (Bahía Blanca, 1970) ingresó a PBB Polisur en 1992. Actualmente es Secretario de Relaciones Institucionales del Sindicato de Petroquímicos de Bahía Blanca.

ENRIQUE GARCÍA

ALEJANDRO LOZA

CARLOS RICKE

JUAN CARLOS MELINGER

NÉSTOR TAMBORINDEGUY

CARLOS PARROTTA

MARCELO FAIAZZO

RAÚL "MUMI" ALONSO, EX TRABAJADOR DE LA JUNTA NACIONAL DE GRANOS (JNG) RECUERDA LA EXPLOSIÓN DEL ELEVADOR Nº 5 EN 1985

TRABAJADORES, DOCENTES, ESTUDIANTES Y VECINOS FESTEJARON EL FINAL DEL CICLO CON TORTA (JUSTO ESE DÍA FUE EL CUMPLEAÑOS DE MARCELO FAIAZZO) Y UN "PLATO PETROQUÍMICO"

# CICLO 4

## GALLINAS Y ELEVADORES DE GRANOS. PARA UNA HISTORIA DEL CEREAL EN INGENIERO WHITE

Esta vez, el objetivo fue reconocer e interrogar la historia y el presente del cereal en distintas actividades productivas y de la vida cotidiana. Estas actividades se ven materializadas en diversos objetos, herramientas o construcciones que funcionaron como síntesis didácticas de cada uno de los temas abordados.

## AÑO 2009

TALLER 1 - El elevador nº 5 de la ex JNG
TALLER 2 - Un camión tolva
TALLER 3 - Un humedímetro
TALLER 4 - Una rodaja de pan lactal
TALLER 5 - Una botella de aceite

# CICLO 4 - TALLER 1

**GALLINAS Y ELEVADORES DE GRANOS.**
**PARA UNA HISTORIA DEL CEREAL EN INGENIERO WHITE**

## EL CEREAL EN EL ELEVADOR Nº 5 DE LA EX JUNTA NACIONAL DE GRANOS

Les proponemos trabajar en torno a los organismos estatales reguladores del agro y las ventajas o desventajas (y a quiénes les conviene) de la intervención estatal a partir de una solicitada publicada por el diario local el 28 de febrero de 2008. .

### ACTIVIDAD DE RECONOCIMIENTO DEL ELEVADOR DE GRANOS Nº 5

Bahía Blanca es una ciudad, pero también un puerto por el que se exportan millones de toneladas de granos producidas sobre todo en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Su crecimiento hacia fines del siglo XIX no se explica sin la construcción del puerto como terminal de la red ferroviaria. La producción de granos para la exportación es y fue un una actividad muy importante en la economía del país. Ingeniero White tiene que ver con esto, ya que el pueblo se empieza a formar a partir de la llegada de inmigrantes para construir el puerto y tender los rieles para que pase el tren, para favorecer justamente: ¡la exportación de cereales a Europa! Pero, antes de llegar a la bodega de un barco el cereal tiene que ser sembrado, cosechado, almacenado, acopiado, clasificado y transportado, o sea hay muchísimos actores sociales involucrados y muchas situaciones a estudiar y como es un tema muy actual esta actividad nos va a ayudar a entender un poco más las noticias del diario.

### UN BREVE REPASO POR LOS PRINCIPALES ORGANISMOS ESTATALES REGULADORES DEL AGRO:

El primer organismo fue la **Junta Reguladora de Granos** creada en 1933 con la intención de "proteger" a los productores ya que los precios internacionales estaban muy bajos debido a la crisis internacional del '30.

En 1946, se crea el **IAPI (Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio)** organismo que compra y vende toda la producción agropecuaria y deriva parte de los recursos a la actividad industrial.

En 1956 se crea la **JNG (Junta Nacional de Granos)** que tiene como objetivo la

comercialización de los granos en apoyo de los precios mínimos en defensa del productor. La JNG fue disuelta en 1993 en el marco de las políticas de desregulación de los mercados.

Lean atentamente:

SOLICITADA

# ARGENTINA EN RETROCESO

## Estatización del comercio de granos

Ante comentarios y rumores sobre la posible estatización del comercio de granos, las entidades abajo firmantes expresan que:

- Rechazan enfáticamente la posibilidad de que se establezca un sistema estatizado y monopólico.
- Un esquema de esas características sólo generará perjuicios para consumidores y productores, aun cuando venga acompañado de anuncios de supuestos beneficios para ambos, como garantías de precios, de abastecimiento o rebajas en las retenciones.
- Se provocará una grave disminución de la producción, con un fuerte impacto económico y social, sobre todo en el interior, y paralizará la comercialización.
- Estos trascendidos ya están provocando serios daños a la imagen de la Argentina como proveedor confiable para los mercados internacionales de granos y derivados, y afectando las fuentes de financiamiento.
- El sector agroindustrial ha demostrado ser capaz de generar desarrollo, empleos genuinos, ingreso de divisas y recaudación fiscal, factores que se verán en serio riesgo en caso de concretarse una medida de esta naturaleza.

**Es responsabilidad de todas las entidades firmantes alertar que la estatización del comercio de granos pondrá a la sociedad argentina al borde de otro conflicto, innecesario y de consecuencias impredecibles.**

- Bolsa de Cereales
- Bolsa de Cereales de Córdoba
- Bolsa de Cereales de Entre Ríos
- Bolsa de Cereales, Oleaginosos, Frutos y Productos de Bahía Blanca
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Bolsa de Comercio de Santa Fe
- Cámara Arbitral de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires
- Cámara Argentina de Consignatarios de Ganado
- Cámara Argentina de Fabricantes de Maquinaria Agrícola (CAFMA)
- Cámara Argentina de Productores Avícolas (CAPIA)
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA)
- Cámara de Legumbres de la República Argentina (CLERA)
- Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC)
- Cámara Industrial de Aceites Vegetales de Córdoba
- Centro de Consignatarios de Productos del País
- Centro de Consignatarios Directos de Hacienda
- Centro de Corredores de Cereales de Rosario
- Centro de Corredores y Agentes de la Bolsa de Cereales
- Centro de Corredores, Comisionistas y Consignatarios de Cereales y Oleaginosos de Santa Fe
- Centro de Exportadores de Cereales (CEC)
- Confederaciones Rurales Argentinas (CRA)
- Confederación Intercooperativa Agropecuaria Coop. Ltda. (CONINAGRO)
- Federación Agraria Argentina (FAA)
- Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales
- Mercado a Término de Buenos Aires S.A.
- Mercado a Término de Rosario S.A.
- Sociedad Rural Argentina (SRA)

**¿Porqué les parece que las entidades representativas del campo establecen una conexión directa entre estatización y retroceso?** ( fijénse que aparecen juntos los grandes, pequeños y medianos productores)

SILOS DE LA CEREALERA CARGILL

EL TALLER EMPEZÓ EN EL COLECTIVO, TRANSITANDO LA RUTA HISTÓRICA DEL CEREAL, DESDE LA ESTACIÓN SUD EN BAHÍA BLANCA HASTA LOS ENORMES SILOS DEL PUERTO ACTUAL

LOS CHICOS PARTICIPARON, TOMARON NOTA Y ESCUCHARON ATENTAMENTE LA DISCUSIÓN DE UN TEMA ¡CONFLICTIVO!: LA REGULACIÓN DEL ESTADO EN EL MERCADO DE GRANOS

OSVALDO (DESPACHANTE DE ADUANAS), BEATRIZ (INTEGRANTE DEL EQUIPO ECONÓMICO DE LA BOLSA DE CEREALES DE BAHÍA BLANCA), RICARDO (EX EMPLEADO DE LA JNG E INTEGRANTE DEL CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO) Y RAFAEL (ÚLTIMO DELEGADO DE LA JNG EN BAHÍA BLANCA) PLANTEARON DISTINTAS MIRADAS ACERCA DEL ROL DEL ESTADO EN EL COMERCIO DE CEREAL ANTES Y AHORA

CHICOS DEL COLEGIO MOSCONI PREPARAN PAN CON DULCE DE LECHE PARA SEGUIR HABLANDO DEL CEREAL DESPUÉS DEL TALLER

# CICLO 4 - TALLER 2

**GALLINAS Y ELEVADORES DE GRANOS.**
**PARA UNA HISTORIA DEL CEREAL EN INGENIERO WHITE**

## EL CEREAL EN UN CAMIÓN TOLVA

Miren atentamente los gráficos de las páginas siguientes.

Cada gráfico da cuenta de una etapa específica en la historia del transporte y la carga del cereal en el Puerto de IngenieroWhite. El primer relato pertenece a un trabajador portuario que realizaba las tareas de carga y el segundo a un ingeniero que forma parte del ente que administra el puerto.

### ALGUNAS FECHAS ÚTILES

1908-1909: La empresa inglesa Ferrocarril del Sud (FCS), propietaria del puerto de Ing. White, inaugura los Elevadores de Granos Nº1 y Nº2.

1932: FCS inaugura el Elevador Central.

1956: Se crea la Administración General de Puertos (AGP), ente estatal que administraba y explotaba los puertos nacionales.

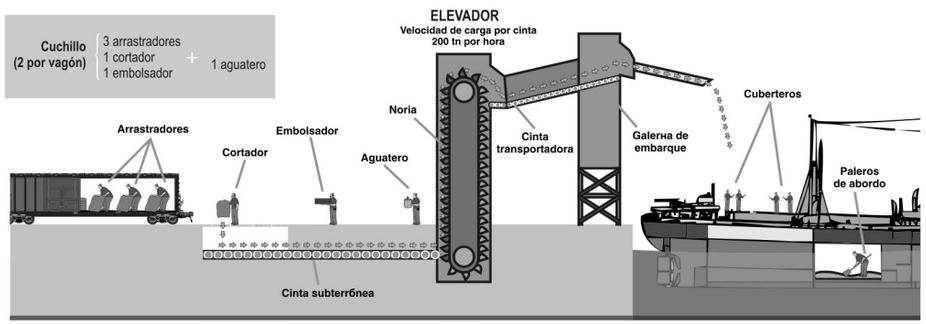
1966: La carga del cereal en bolsas comienza a ser sustituida por la carga a granel, al tiempo que el transporte automotor (camión) convive con el ferroviario, hasta entonces el medio de transporte más utilizado.

1971: La AGP y la Junta Nacional de Granos (ente estatal que comercializaba los cereales) inauguran el Elevador de Granos nº 5, en ese entonces "el más moderno de Sudamérica". Es completamente automático, por lo que prácticamente no necesita mano de obra para su funcionamiento.

1993: La administración del puerto de Bahía Blanca pasa a manos del Consorcio de Gestión del Puerto, un ente público no estatal, en el marco de la privatización de los puertos y sus instalaciones.

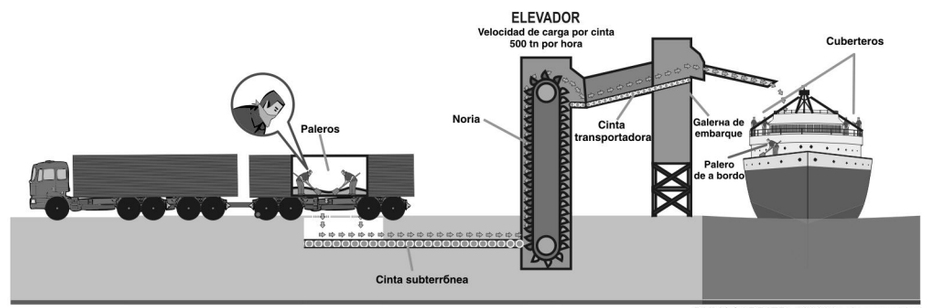
1995-2000: Se radican en el puerto de Bahía Blanca las empresas Cargill (exportadora de cereal y aceites) y Profertil (productora de úrea granulada y amoníaco).

**Transporte** en ferrocarril con bolsa y **Carga** a granel / 1909 - 1966 aprox.



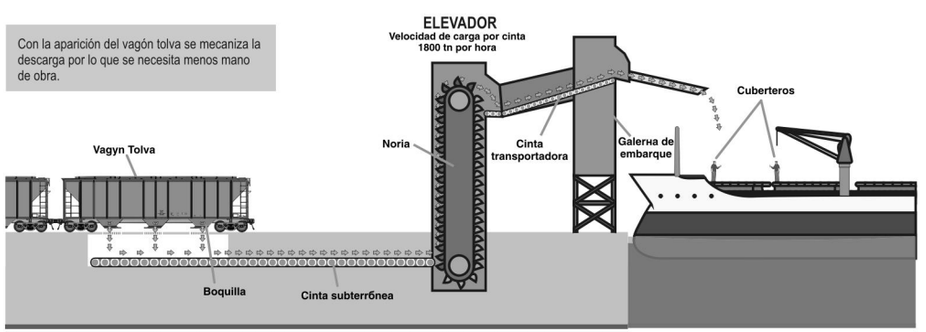

BUQUE DE CARGA GENERAL: 3000 tn de capacidad
Calado en 1945 : **21 pies.**

**Transporte** en ferrocarril o camión y **Carga** a granel / 1966 - 1988 aprox.




BULK CARRIER: 40000 tn de capacidad
Calado en 1969: **38,6 pies.**

**Transporte** en ferrocarril y camión y **Carga** a granel / 1988 a la actualidad




**Calado**: es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo. La profundización del calado permite la operatoria de buques con mayor capacidad de carga.

BULK CARRIER: 70000 tn de capacidad
Calado desde 1988: **45 pies.**



Horacio Morantes trabajó en la Cooperativa Obrera de Estibajes Limitada, que hasta 1993 era contratada por la Junta Nacional de Granos para realizar las tareas de carga del cereal en el puerto. El siguiente relato forma parte de un cuaderno en el que escribió, para el Museo del Puerto, la historia de esa cooperativa.

En la década del '60 existían cuatro planteles de estibadores que se distribuían de la siguiente manera: **arrastradores, embolsadores, paleros de a bordo y plantel de cubierta (cuberteros)**. El plantel de arrastradores se ocupaba específicamente de la descarga de camiones y vagones que arribaban al Elevador Central con cereal de las zonas rurales.

La mano (una mano es un número determinado de estibadores para realizar una labor) tenía el nombre de *cuchillo*. Cada *cuchillo* consistía en un cortador, 3 arrastradores y un embolsador. La tarea se desarrollaba de la siguiente forma: los arrastradores acercaban las bolsas con el cereal hasta la puerta del vagón para que el cortador pudiese cortar los hilos de la costura de la boca y el cereal caía en las rejillas del piso y mediante una cinta transportadora se depositaba en el silo. Las bolsas vacías eran embolsadas por los embolsadores, que en forma de cruz hacían fardos de 25 sacos. La Junta Nacional de Granos se encargaba de que llegara a su lugar de origen, o sea, de donde provenía el cereal. El tercer plantel estaba compuesto por los paleros de a bordo y su tarea consistía en acomodar con sus palas el cereal en las bodegas de los barcos. Hoy en día los buques modernos que arriban a nuestros sitios cargan cereal y son autoestibantes y no necesitan los servicios de nuestros paleros. Y el otro plantel es denominado cuberteros, personal que realiza tareas en la cubierta de los barcos, ya sea manejo de guinches, grúas y todas las maniobras que se requieran en cubierta para estibar o desestibar.

Miguel Garelli es ingeniero civil. Trabajó en la Administración General de Puertos y actualmente es Gerente de Ingeniería e Infraestructura del Consorcio de Gestión del Puerto.

Si tengo almacenado el cereal en tierra, tengo que elevarlo para que por gravedad el producto caiga hacia el buque. Las elevaciones verticales se realizan por norias. La noria es un sistema de baldes unidos por una cadena. El balde se carga con cereal y va elevándose hasta un punto necesario y luego es descargado a una cinta transportadora. Sobre el muelle hay una galería de embarque y desde ella normalmente sale un tubo que descarga el producto sobre el buque. Estos sistemas son antiquísimos. Lo que ha variado últimamente es el sistema de carga final. El tubo tiene cierta limitación de funcionamiento porque si el barco es muy alto y la marea está alta, puede ocurrir que el tubo toque el barco y no tenga la inclinación suficiente, por lo cual el buque tenga que suspender la carga. Ahora se ha cambiado por un sistema de pescantes; Cargill y Profertil lo tienen. El pescante es un tubo vertical y tiene la posibilidad de moverse, por lo cual se introduce en cada bodega y realiza la carga. Cuanto más moderno es el elevador, mayor es su velocidad de carga. Los elevadores antiguos tienen una velocidad de carga de 500 toneladas por hora por cada cinta transportadora y los modernos llegan a 1.800. Esta diferencia redunda en que el barco está menos tiempo en puerto. A menor permanencia del buque en el puerto, menor costos tendrá el propietario del buque.

## ALGUNAS PREGUNTAS PARA RESPONDER A PARTIR DE LA LECTURA

A partir de los años '60, la bolsa de arpillera empezó a ser sustituida por el granel. **¿Qué habrá pasado con los estibadores que trabajaban con ella? ¿Y con los paleros de a bordo?**

.....

.....

Los paleros se cubrían la boca con un pañuelo bataraz o con una esponja mojada y sujetada con una media de mujer, que llaman *trompeta*. Estos elementos les servían para no inhalar el polvillo o el veneno con el que llega el cereal al puerto. **¿Les parece averiguar por qué el cereal llega con veneno y produce esos efectos?**

.....

.....

**¿Qué consecuencias tendrá para los trabajadores el aumento de la velocidad en la carga del cereal?**

.....

.....

Teniendo en cuenta que los marineros de los buques bajaban al pueblo mientras se desarrollaba la carga, **¿qué impacto tendrá en los comercios de Ing. White el hecho de que ya no lo hagan?**

.....

.....

**¿Qué diferencias notan entre los relatos de Morantes y Garelli acerca de la carga del cereal?** Esas diferencias, **¿están vinculadas con el trabajo de cada uno de ellos?** El criterio empresarial de reducir costos, **¿afecta a los trabajadores? ¿Cómo?**

.....

.....

IMAGEN DE UN MURAL PINTADO POR ERNESTO "CACHO" PARO EN LA CANTINA ROYAL (JUSTO FRENTE AL MUSEO). SEGÚN ÉL, MUESTRA "EL ALMACÉN DEL VIEJO TOFI"

MIGUEL SEÑALA LA GALERÍA DE EMBARQUE DEL ELEVADOR Nº 5 PARA EXPLICAR CÓMO SE REALIZA LA CARGA DE CEREAL EN EL PUERTO

# CICLO 4 - TALLER 3

**GALLINAS Y ELEVADORES DE GRANOS.**
**PARA UNA HISTORIA DEL CEREAL EN INGENIERO WHITE**

## EL CEREAL EN UN HUMEDÍMETRO[1]

Diariamente aparecen en el diario local cuadros como el el siguiente.

**PRECIOS DE LOS GRANOS** — Cotizaciones sobre puerto Bahía Blanca

| DIAS | 5 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|
| Trigo duro | —— | —— | —— | —— | —— |
| Avena | —— | —— | —— | —— | —— |
| Maíz duro | 443,00 | —— | —— | —— | 450,00 |
| Maíz dentado | 443,00 | —— | —— | —— | 450,00 |
| Sorgo | —— | —— | —— | —— | —— |
| Girasol | 810,00 | 810,00 | 810,00 | 810,00 | 800,00 |
| Soja | 1.070,00 | 1.070,00 | 1.085,00 | 1.080,00 | 1.100,00 |
| **COTIZACIONES SOBRE PUERTO QUEQUEN** | | | | | |
| DIAS | 5 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Trigo duro | —— | —— | —— | —— | —— |
| Avena | —— | —— | —— | —— | —— |
| Maíz duro | —— | —— | —— | —— | —— |
| Maíz dentado | —— | —— | —— | —— | —— |
| Sorgo | —— | —— | —— | —— | —— |
| Girasol | 812,00 | 812,00 | 814,60 | 813,50 | 809,10 |
| Soja | 1.040,00 | 1.056,90 | 1.060,00 | 1.060,10 | 1.070,00 |
| **COTIZACIONES SOBRE PUERTO BUENOS AIRES** | | | | | |
| Días | 5 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Trigo duro | —— | —— | —— | —— | —— |
| Avena | —— | —— | —— | —— | —— |
| Maíz duro | —— | —— | —— | —— | —— |
| Maíz dentado | —— | —— | —— | —— | —— |
| Sorgo | —— | —— | —— | —— | —— |
| Girasol | 810,00 | 810,00 | 815,00 | 815,00 | 815,00 |
| Soja | —— | —— | —— | —— | —— |

FUENTE: CÁMARA ARBITRAL

La Nueva Provincia, 14 de agosto de 2008.

El gráfico indica las cotizaciones de algunos cereales y oleaginosas, es decir, el valor de la tonelada de trigo, maíz, girasol, soja, etc. para los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires y Quequén (Necochea). Pero ¡ojo! para que los granos adquieran un valor determinado, se necesitan diferentes trabajos. Por empezar, hay que producir las toneladas de cereal y para producir se necesita sembrar, cosechar, almacenar el producto en silos, cargarlo en camiones, etc.

**¿Qué otros trabajos vinculados con el cereal conocen?**

[1] Herramienta utilizada para medir la humedad de los granos.

Algunos de ellos se realizan en el puerto, acá cerca, a pocos kilómetros del aula en la que están estudiando.

Miren ahora la siguiente foto:

Peritos recibidores, sector de calado de Terminal Bahía Blanca. 2009.

La foto muestra a 2 peritos en granos, en plena actividad. Fíjense en sus herramientas de trabajo: **¿pueden pensar cómo y para qué se utilizan?**

Seguramente se habrán preguntado por qué uno de los peritos está mirando por la ventana. **¿Qué estará mirando?** Para contestar esta pregunta, tienen que averiguar dónde están y para quien trabajan esos peritos, es decir, quién necesita ese trabajo y para qué.

**Les proponemos averiguar cuáles son las compañías exportadoras que poseen instalaciones en el puerto local.**

El día del taller, vamos a reconocer las instalaciones en las que trabaja el grupo de peritos de Terminal Bahía Blanca (TBB), y después vamos a charlar con Pascual Pietracatella, el docente más antiguo de la Escuela de Peritos de Bahía Blanca y Silvio García, ex alumno de Pascual y perito recibidor en TBB.

Sí: en aquellos valores que vieron en el cuadro, está presente, entre otros, el trabajo del perito.

Pero claro: los peritos en granos trabajan actualmente para determinadas empresas, que concentran el comercio mundial de cereales y alimentos.

UNA ZARANDA COMO ÉSTA SE USA DIARIAMENTE EN LA PLAYA DE CAMIONES DE TBB (EX JNG) EN EL PROCESO DE CLASIFICACIÓN DEL CEREAL

CATRE PARA EL "VISTEO" DEL CEREAL

CON EL HUMEDÍMETRO, LOS PERITOS MIDEN LA HUMEDAD DE LOS GRANOS

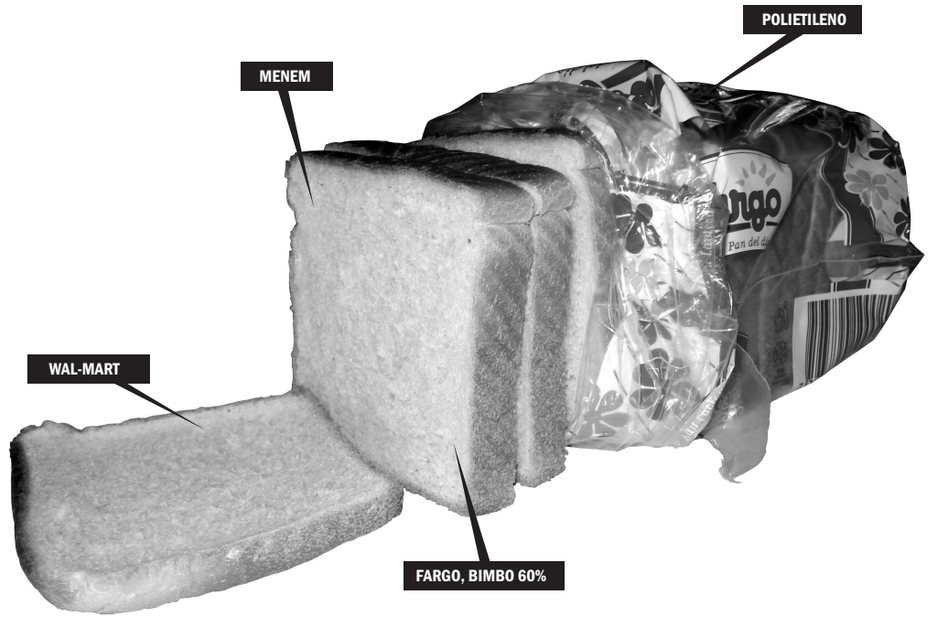
BOLSA DE MAÍZ

# CICLO 4 - TALLER 4

**GALLINAS Y ELEVADORES DE GRANOS.**
**PARA UNA HISTORIA DEL CEREAL EN INGENIERO WHITE**

## EL CEREAL EN UNA RODAJA DE PAN LACTAL

Miren atentamente el siguiente gráfico:




**¿Qué tiene que ver esa rodaja de pan lactal con Menem, Wal-Mart, Fargo y Bimbo? ¿Y el polietileno?**

Les proponemos relacionar cada uno de estos conceptos con el pan lactal. Pueden preguntar a sus padres, abuelos, vecinos, al almacenero del barrio, consultar en algún libro de Historia, buscar información en Internet, etc.

Tomen nota de las relaciones que puedan establecer y también de las dudas que les surjan.

El día del taller, vamos a charlar con Neldo Quírico, ex trabajador del molino de Puerto Galván (cuando pertenecía a Molinos Concepción) y Eulalia Lorenzo, química que trabaja en el sector de control de calidad del mismo molino (actualmente explotado por Los Grobo Inversora)

La idea es que después del encuentro, al comer un pedazo de pan industrial, sepamos que además de harina, sal, panaderos, amasadora y aditivos químicos varios, ¡está cargado de historia!

EL PAN CON GUSTO "HORNO A LEÑA", ¿SE COCINA EN HORNO A LEÑA?

MATE, PAN CON DULCE, CHOCOLATE, CHARLA Y EVALUACIÓN DEL ENCUENTRO

# CICLO 4 - TALLER 5

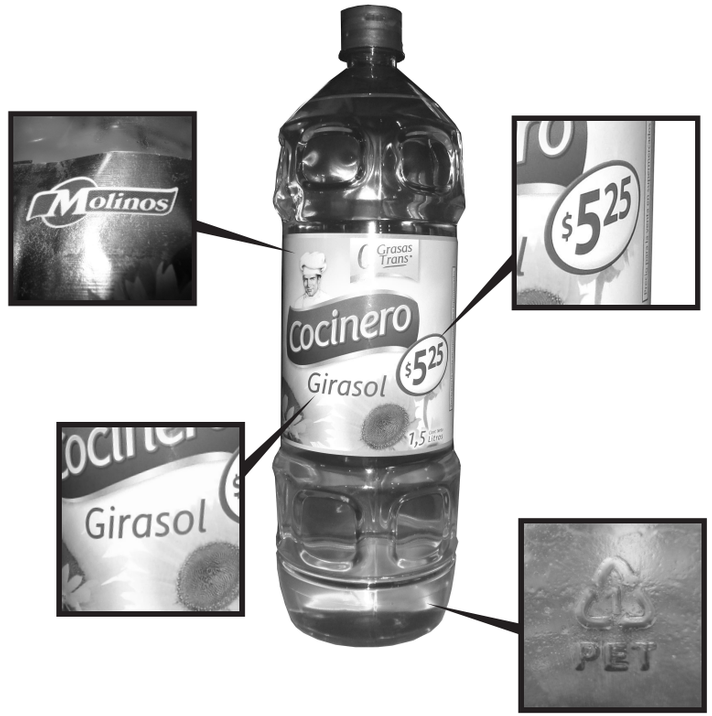
**GALLINAS Y ELEVADORES DE GRANOS.**
**PARA UNA HISTORIA DEL CEREAL EN INGENIERO WHITE**

## EL CEREAL EN UNA BOTELLA DE ACEITE

Les proponemos buscar en el bajomesada de la cocina de sus casas la botella de aceite que usan para cocinar. Fíjense en los textos y gráficos que aparecen en la etiqueta, en el material de que está hecha la botella, y en otras situaciones que puedan detectar.

**¿Qué preguntas se les ocurren?**

Pueden tomar nota de las ideas que surgieron.



Les sugerimos algunas preguntas que pueden hacer a partir de cada situación:

**¿Qué es "Molinos"? ¿Desde cuándo existe? ¿A quién pertenece? ¿Siempre fue así? ¿Qué otros productos elabora? ¿Qué piensan acerca de que una sola empresa (o unas pocas) produzcan la mayor parte de los alimentos que consumimos todos los días?**

.....

.....

**¿Por qué les parece que está impreso el precio en la etiqueta? ¿Siempre es así?** Además de la empresa que elabora el producto, **¿quién interviene en la formación del precio? ¿Por qué?**

.....

.....

**¿Desde cuándo se cultiva girasol en la Argentina? ¿Quiénes fueron los "gauchos judíos"? ¿Saben quién es Gustavo Grobocopatel y qué representa? ¿Con qué otras semillas se produce aceite?**

.....

.....

**¿Qué significa el símbolo de la imagen? ¿De qué material está hecho el envase? ¿Siempre fue así? ¿Qué otros productos se envasan con el mismo material? ¿Saben cuál es la materia prima con la que se fabrica el envase?**

.....

.....

SE PUEDE APRENDER UN MONTÓN MIRANDO DETENIDAMENTE UN OBJETO DEL BAJOMESADA

# CICLO 5

## MANZANA Y ESTADO. ACERCA DE LA INDUSTRIA EN INGENIERO WHITE

Este ciclo se propuso historizar las actividades más importantes del espacio productivo whitense, reconociendo el rol que tuvieron el Estado, los trabajadores y los empresarios en su conformación. Si bien actualmente las actividades del Puerto y el Polo son llevadas adelante por empresas multinacionales, el Estado tuvo un rol fundamental tanto en el impulso que hizo posible el Polo Petroquímico como en las condiciones que permitieron el actual desarrollo portuario.

Este interés por el rol del Estado, sumado a la coyuntura política marcada por la renacionalización de la empresa YPF, motivó el abordaje de la historia de una empresa emblemática para el desarrollo industrial argentino.

¿Por qué manzana? Según cuentan en White, la manzana es buena para la memoria. Pero la memoria es "buena" sólo si es útil para estar más atentos a lo que pasa hoy, para entender y actuar en el presente.

## AÑO 2012

TALLER 1 - Dragado
TALLER 2 - YPF
TALLER 3 - Polo: el Estado se hace cargo
TALLER 3 - Polo: privatización y después

# CICLO 5 - TALLER 1

**MANZANA Y ESTADO:**
**ACERCA DE LA INDUSTRIA EN INGENIERO WHITE**

## HABLAR DEL DRAGADO ES HABLAR DEL PUERTO

Lean atentamente el siguiente artículo y relacionen los conceptos: Ferrocarril Sud / Estado / Dragado.

### Transfirióse al Estado el plantel de dragado del F. C. del Sud

**Las embarcaciones traspasadas y la situación de los obreros**

El lunes de la corriente semana se puso término a las negociaciones que se venían realizando para la venta y transferencia del plantel de dragado del Ferrocarril del Sud al Estado, las cuales ahora han quedado bajo la jurisdicción directa del ministerio de Obras Públicas, habiéndose realizado la operación de acuerdo con lo dispuesto por decreto del Poder Ejecutivo.

Las embarcaciones transferidas son las siguientes: dragas 43, 929 y 932 y "Tosca"; el refouler "Cangrejo", los remolcadores "Poderoso", "Foca" y el número 71; los ganguiles números 8, 9 y 12, y la lancha "Statice", importando la operación un valor de un millón de pesos.

En la operación de transferencia intervinieron el jefe de la división Bahía Blanca de la Dirección de Navegación y Puertos, ingeniero Horacio Melo Fajardo y el ingeniero Finocchietti, de la Inspección de Dragado de la mencionada repartición. En representación del Ferrocarril del Sud, actuó el ingeniero Matthews.

De acuerdo al convenio suscripto una parte del personal adscripto a dichas embarcaciones ha sido incorporado al ministerio de Obras Públicas, en tanto el resto gestiona su permanencia en la empresa del Ferrocarril del Sud.

Por otra parte se ha informado, tras el acto de toma oficial de la posesión de aquellas embarcaciones, que el personal necesario para completar las tripulaciones de las mismas, se irá designando a medida que lo impongan las necesidades del trabajo a realizarse que, se estima, será intenso, toda vez que se ha informado que habrá de acelerarse el dragado en la zona de nuestros puertos, por cuanto se espera para fecha muy próxima el arribo de numerosos buques de ultramar, algunos de ellos de gran calado.

La Nueva Provincia, 14 de agosto de 2008.

Les presentamos un pequeño glosario del dragado, que incluye los términos que aparecen en la noticia.

**Draga:** embarcación utilizada para realizar el dragado.
**Refouler o Refuladora:** embarcación encargada del refulado, es decir, el rellenado de zonas de la costa para su uso.
**Remolcador:** embarcación destinada al remolque de los buques en el muelle.
**Gánguil:** embarcación en la cual se depositan los desechos provenientes del dragado.

Presten atención a lo que dice Luis Pérez, trabajador de dragas y Secretario General del Sindicato del Personal Embarcado en Dragado y Balizamiento (SIPEDyB):

> El dragado es para mantener la profundidad o profundizar tanto el canal como la ría. Las dragas sacan el material, que puede ser barro, arena o arcilla. Los desechos se depositan en sectores para que no vuelvan al canal, o se usan para rellenar zonas de la costa.
>
> Desde 1999 el Consorcio de Gestión del Puerto hace licitación con empresas privadas de dragado, que obtienen suculentas ganancias. Antes era todo del Estado. Ahora estás contratado por 5 años. Yo hace 24 años que estoy acá. La empresa paga el sueldo, todo lo que corresponde al obrero lo hace la empresa. **A mí el Estado me dio mucho**, porque yo empecé como marinero y terminé como patrón de barco. Me dio la posibilidad de estudiar.

**¿Qué diferencias establece entre la prestación estatal y la prestación privada del servicio de dragado?:**

.....

.....

Lean el testimonio de Sandra Cardoni.

> En realidad, con las dragas del Estado, mejorando algunas, se podía hacer el dragado a 40 pies, que era el furor en ese momento. Decían que las privadas eran más rápidas y complejas, para que todos creyéramos que el Estado era ineficiente. Pero las privatizaciones implicaron mucha plata.

**¿Qué intereses habrán motivado la privatización del servicio? ¿Quiénes se beneficiaron?**

.....

.....

**¿Les parece que este tema genera alguna discusión hoy? ¿Por qué?**[1]

.....

.....

[1] El proyecto de YPF y Enarsa para instalar en proximidades de General Cerri una planta regasificadora de gas natural licuado (GNL) y un muelle de atraque para dos grandes buques metaneros, produjo un intenso debate en la ciudadanía bahiense vinculado al impacto ambiental que produciría el dragado en el sector.

**Sandra Cardoni** (Ingeniero White, 1962) es vecina de White. Su marido, Basilio Giovis, trabajó en las dragas del ex Ministerio de Obras Públicas (MOP) y de la empresa holandesa HAM.

MARÍA (CASADA CON UN TRABAJADOR DE DRAGAS) CONTÓ QUE EL TELÉFONO CELULAR MEJORÓ LA COMUNICACIÓN ENTRE LOS EMBARCADOS Y SUS FAMILIAS. JIMENA (LA PRIMERA MUJER EMBARCADA EN BAHÍA BLANCA) CÓMO ES TRABAJAR EN UN LUGAR HISTÓRICAMENTE MASCULINO

# CICLO 5 - TALLER 2

**MANZANA Y ESTADO:**
**ACERCA DE LA INDUSTRIA EN INGENIERO WHITE**

## YPF, EL ESTADO TAMBIÉN SE COCINA

Lean atentamente el siguiente artículo.

### Los ypfianos

**Están nucleados en una asociación que agrupa en el país a unas 22 mil personas. Son los que quedaron afuera de YPF en el proceso de venta. Aquí cuentan cómo sobrevivieron. Y qué siguen reclamando.**

**Por Carlos Rodríguez**

**Desde Cutral-Có y Plaza Huincul**

Humberto López y Miguel Montt pertenecen a la raza de los "ypfianos" así se llaman y los llaman en las "comarcas petroleras" de Cutral-Có y Plaza Huincul, esos quijotes que en lugar de combatir contra molinos de viento, se trepaban a las torres petroleras, a 27 metros del suelo, para llegar a lo profundo de la tierra en busca de **"leche"**, nombre familiar que le daban al **oro negro**, porque sabían que era vital y nutritivo para el crecimiento del país y para darles a ellos todo lo necesario para vivir: trabajo, vivienda, salud, educación. Eso que se llama bienestar. Desde 1991, cuando comenzó el proceso privatizador de YPF comandado por el gobierno de Carlos Menem, los 36 mil "ypfianos" que había en todo el país se redujeron a menos de 7 mil.

López y Montt, junto con otros compañeros de ruta, tuvieron que salir a cortar los caminos para tratar de frenar el desbande privatizador. No lo lograron y aún hoy se sienten culpables, aunque no tienen culpa, de no haber "luchado más" para defender sus torres en un juego de ajedrez que venía mal parido y con un ganador puesto a dedo. "Por suerte se alegran hoy nuestra Presidenta resolvió recuperar YPF para bien del país y nosotros podemos recuperar la alegría."

De tan pegadas por la geografía y de tan unidas por el destino común, es difícil saber dónde empieza Cutral-Có y dónde termina Plaza Huincul, y viceversa. López y Montt reciben a Página/12 en la trinchera que abrieron en el "mundo YPF", un sinfín de manzanas donde quedan todavía vestigios del Barrio Uno, de las viviendas de jefes y operarios, de la cancha de fútbol con césped y tribunas donde alguna vez jugó la primera de Boca Juniors, del hospital construido en 1921 que lo sigue siendo en otras manos, de la destilería que quedó en pie como testimonio de un pasado luminoso, del monumento que recuerda el primer pozo perforado en la cuenca neuquina, el 29 de octubre de 1918. (…)

Humberto López tenía 23 años cuando comenzó a trabajar en YPF, en el año 1973, cuando el país retornaba, por poco tiempo, a la senda de la democracia, de la mano de Héctor J. Cámpora. El recordado slogan de la época era "Cámpora al gobierno, Perón al poder"; pero fallecido el líder histórico del justicialismo, los militares aparecieron una vez más para

usurpar el poder. Para López, ser operario y después jefe de perforaciones fue "una alegría enorme", porque YPF era entonces **"la vaca lechera"**. En esta región **"todo el progreso dependía de YPF"**. Por eso los golpeó tanto la privatización de los años '90. "De cada empleado de YPF dependían muchas familias, porque los comerciales vivían de YPF, la **gallina de los huevos de oro**, y también el albañil, que construía viviendas para los barrios de la empresa o hacía refacciones en las plantas de la empresa", coinciden López y Montt.

Miguel Montt también empezó a trabajar en YPF en 1973, a los 24 años. Mientras Miguel tuvo seis hijos en un matrimonio que lleva 42 años de existencia, Humberto tuvo cinco descendientes. Los dos señalan que entre 1991 y 1995, cuando se produjeron los despidos provocados por la privatización, hubo "muchas familias que se disolvieron, que atravesaron crisis muy profundas porque la falta de trabajo tuvo secuelas graves en la educación de los hijos, en el futuro de todos (…)".

(…) Los grupos de trabajadores se consolidaban "todavía más" ante la adversidad. Afirman que la empresa estatal era **"una escuela para todos nosotros"**, que iban ascendiendo en la escala jerárquica: operario en la boca de pozo, enganchador, maquinista, jefe de turno, etcétera. (…)

(…) Ahora analizan que con la privatización "lo que se quiso hacer fue convertir a Cutral-Có y a Plaza Huincul en pueblos fantasmas". En la oficina que montaron cerca del Barrio Uno, sobre la calle Pedro Rotter, ellos forman parte de la Agrupación Ex YPF 13 de Diciembre, que reúne a unos 4500 ex agentes que viven en esta zona del país. A nivel nacional están nucleados en la Federación de Ex YPF, con cerca de 22 mil adherentes en todo el país que están reclamando una indemnización millonaria a Repsol porque nunca les pagaron los réditos correspondientes al 10 por ciento de las acciones de la empresa que por ley corresponden a los ex empleados (…).

(…) De todas maneras, Miguel y Humberto reivindican lo hecho por los 36 mil operarios de la empresa estatal en todo el país. "Los técnicos que salían de la universidad salían con la teoría, pero los profesores de campo éramos nosotros. Yo era jefe, pero si había que arremangarse, me arremangaba por amor a los fierros. Hacer andar un equipo, o hacer producir un pozo, eso lo hacíamos nosotros, la maestranza. A los ingenieros los mandaban a trabajar con nosotros, porque éramos gente con experiencia." A tal punto llegaba esa experiencia adquirida trepándose a las torres de YPF, que ellos eran los que les daban charlas "a los chicos que estaban estudiando" en las escuelas técnicas. Humberto recuerda que, cuando la privatizaron, "uno de los argumentos era que YPF daba pérdida". Por eso vuelve a la carga con los datos que hablan de desidia y vaciamiento nacidos en años anteriores a la ofensiva privatizadora.

(…) Los "ypfianos" siguen hablando de la empresa como si fuera de ellos, porque en buena medida es de ellos. En el monumento que recuerda el primer pozo abierto en la cuenca neuquina se menciona en primer término al director de Minas al frente del grupo, Enrique Hermitte, pero también están los nombres de los jefes, auxiliares, del foguista, de todos los operarios y **también figura el del cocinero, José Arroyo,** tan necesario para cumplir con la tarea como cualquiera de los trabajadores de la YPF estatal.

Página/12, 14 de mayo de 2012.



Analicen las metáforas mediante las cuales los ex trabajadores de YPF se refieren a la empresa: YPF / vaca lechera y petróleo / leche; YPF / gallina de los huevos de oro, YPF / escuela; YPF / club de fútbol.

.....
.....

**¿Por qué los trabajadores entrevistados afirman que "todo el progreso dependía de YPF"?**

.....
.....

**¿Qué significó la privatización para las familias de los trabajadores?**

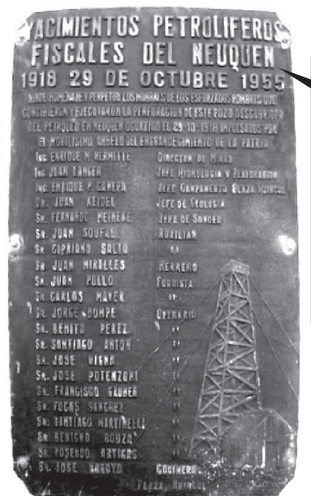
.....
.....

**¿Por qué les parece que al final del artículo se menciona la referencia al cocinero en el monumento?**

.....
.....

Observen las siguientes imágenes:

Monumento al Pozo Nº 1
Cutral Có/Plaza Huincul




YACIMIENTOS PETROLÍFEROS FISCALES DEL NEUQUÉN
1918 - 29 DE OCTUBRE - 1955

RINDE HOMENAJE Y PERPETÚA LOS NOMBRES DE LOS ESFORZADOS HOMBRES QUE CONCIBIERON Y EJECUTARON LA PERFORACIÓN DE ESTE POZO DESCUBRIDOR DEL PETRÓLEO EN NEUQUÉN OCURRIDO EL 20-10-1918 IMPULSADOS POR EL NOBILÍSIMO ANHELO DEL ENGRANDECIMIENTO DE LA PATRIA

SR. JOSÉ ARROYO ..... COCINERO

Monumento al obrero petrolero "El Gorosito", Caleta Olivia.

Comparen las imágenes de los monumentos del primer pozo petrolero en Plaza Huincul (Neuquén) y del “Gorosito" de Caleta Olivia (Santa Cruz) con el busto de Enrique Mosconi que está en la escuela.

Hall de entrada del colegio Mosconi.

**¿Cómo aparece representado o aludido el cuerpo?**

.....

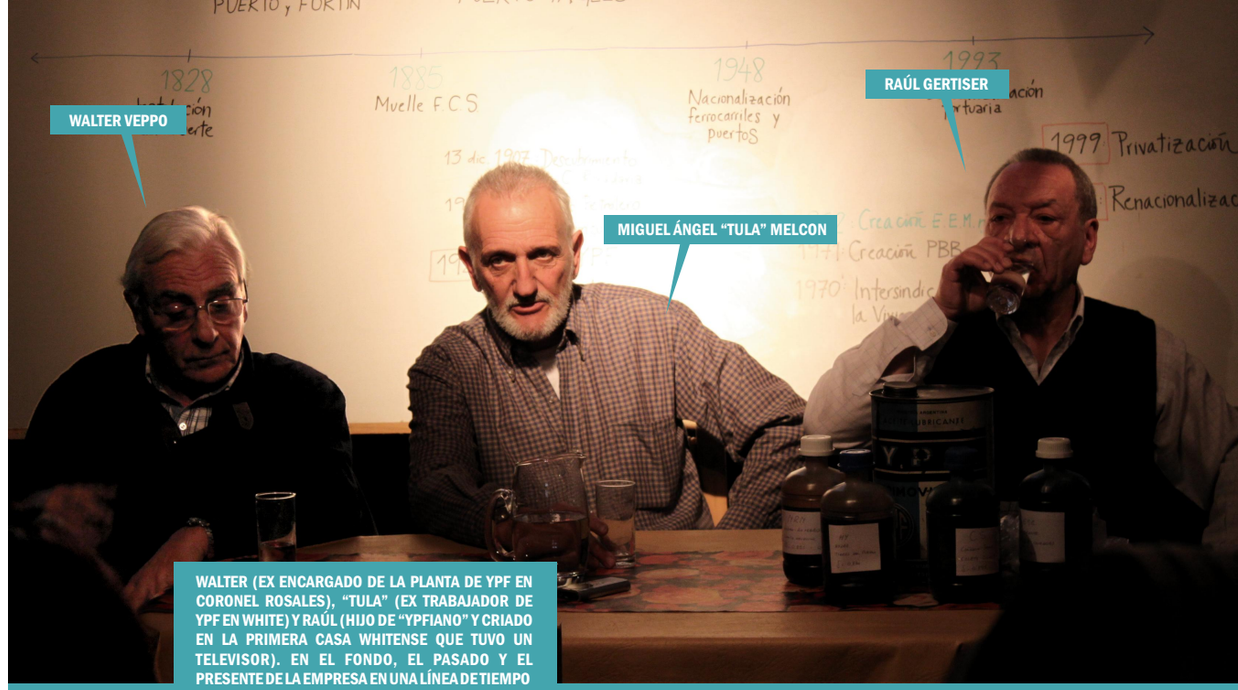
.....

**¿Qué representación de la actividad petrolera pueden reconocer a partir de las diferencias entre los monumentos?**

.....

.....






WALTER (EX ENCARGADO DE LA PLANTA DE YPF EN CORONEL ROSALES), “TULA” (EX TRABAJADOR DE YPF EN WHITE) Y RAÚL (HIJO DE “YPFIANO” Y CRIADO EN LA PRIMERA CASA WHITENSE QUE TUVO UN TELEVISOR). EN EL FONDO, EL PASADO Y EL PRESENTE DE LA EMPRESA EN UNA LÍNEA DE TIEMPO

DOCENTE Y ALUMNA CON UNA MUESTRA DE PETRÓLEO CRUDO QUE TRAJO RAÚL COMO RECURSO DIDÁCTICO

UN GRUPO DEL COLEGIO MOSCONI EN PLENO "DESAYUNO INDUSTRIAL"

# CICLO 5 - TALLERES 3 Y 4

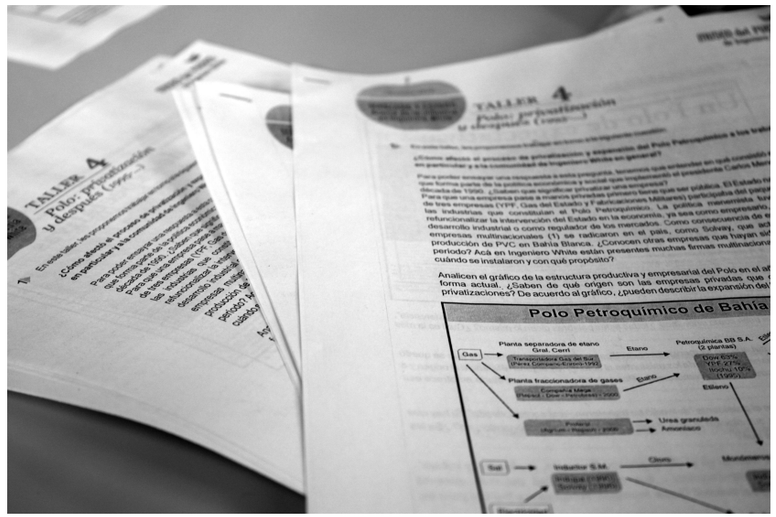
**MANZANA Y ESTADO:**
**ACERCA DE LA INDUSTRIA EN INGENIERO WHITE**

## POLO: EL ESTADO SE HACE CARGO
## POLO: PRIVATIZACIÓN Y DESPUÉS

Los dos últimos talleres del ciclo abordaron la historia y el presente del Polo Petroquímico local. El tercero, **Polo: el Estado se hace cargo**, se refirió a la etapa que se inicia con el proyecto estatal que le dio origen en la década de 1970 y termina con la privatización de PBB en 1995. El cuarto, **Polo: privatización y después** se ocupó del período que comienza con las privatizaciones y la expansión del complejo y continúa hasta el presente.

Cada uno de estos talleres fueron, en realidad, dos.
Incluyeron un primer encuentro en la escuela, que servía como presentación del tema a abordar y luego un taller con trabajadores y vecinos en el Aula-Cocina del museo.

Para estas actividades, se trabajó con una síntesis del material didáctico elaborado en el ciclo "Polo: el craqueo del craqueo". Como este material ya está incluido en este libro, el registro de esta experiencia se focaliza en los talleres realizados en la escuela y el museo.



**"PIGÜI" (TRABAJADOR DE LA PLANTA DE CLORO DE SOLVAY) Y CARLOS (EX TRABAJADOR DE LA PLANTA DE MONÓMEROS VINÍLICOS) MUESTRAN UN GRÁFICO DEL PROCESO PRODUCTIVO CUANDO LAS PLANTAS ERAN DE PROPIEDAD MIXTA**

CRISTIAN Y JORGE (TRABAJADOR DE UNA EMPRESA CONTRATISTA DEL POLO Y SINDICALISTA) ESCUCHAN A MARTA CONTAR CÓMO ES VIVIR FRENTE AL POLO

LOS CHICOS DEL COLEGIO MOSCONI TRAJERON COMO REGALO POR LOS 25 AÑOS DEL MUSEO, UN CRESPÓN PARA EL PASEO DE LOS BIDONES

# Y ALLÁ... (INVITACIÓN A USAR EL LIBRO)

*¡Qué maestro!* es un libro que relata una experiencia educativa sobre el espacio productivo de Bahía Blanca. ¿Qué usos puede tener? ¿A quién le pueden servir sus páginas? Estas preguntas sólo pueden ser respondidas a partir de la práctica, es decir, de las apropiaciones y reformulaciones que realice cada uno en su propio contexto. La intención es que circule no sólo en las escuelas sino también en sociedades de fomento, sindicatos, clubes, bibliotecas y otros espacios culturales que lleven adelante proyectos comunitarios.

Esta experiencia educativa está tramada por un **método** que articula testimonios particulares (relatos orales, objetos, documentos, etc.) con un relato mayor de la historia nacional y mundial. ¿Por qué propiciar esta articulación? Porque a partir de ella un proceso abstracto se vuelve una experiencia material y concreta, pasada y presente, donde cada uno se puede reconocer como sujeto de la historia.

Por eso, este no es un libro para dejar quieto en la biblioteca, sino para usarlo y usarlo... ¡hasta gastarlo!

# 15 TESTIMONIOS INDISPENSABLES

## ¡PARA ENTENDER LAS TRANSFORMACIONES EN EL PUERTO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS!

### 1

*La C.O.P.E.L. era la reina de White. Te casabas, te prestaban el salón. Tenía de todo... ¡hasta ambulancia tenía!*

RAMÓN "NENE" PAGELLA, ex estibador y socio de COPEL

### 2

*Lo que hizo Menem fue hacer que los puertos pertenezcan de nuevo a las compañías exportadoras. Volvimos al modelo de 1880 ¿no?*

MIGUEL GARELLI, ingeniero de obras portuarias

### 3

*Cuando todo el mundo duerme, nosotros estamos trabajando.*

GUSTAVO ARANGUREN, amarrador

### 4

*El Estado debió haber mantenido el poder de policía sobre el comercio de granos. Eso era irrenunciable.*

RAFAEL CORRAL, último delegado regional de la Junta Nacional de Granos

### 5

*La mayoría de la gente que trabaja en el Polo son empleados de empresas contratistas. En el año '98 el grupo Solvay empezó a tercerizar los servicios. No quedó nadie sin trabajo, pero bajo otras condiciones.*

MARCELO FAIAZZO, trabajador y sindicalista del Polo

### 6

*Es una asignatura pendiente de este proceso de privatizaciones el hecho de que no tuvo en cuenta qué pasaba con la gente. Era una responsabilidad del Estado.*

MIGUEL GARELLI, ingeniero de obras portuarias

### 7

*El del "Cabaret de los Machos" se compró siete casas vendiendo grapa, y ahora una botella no la venden en un mes. El carnicero de Siches y Elsegood vendía ocho y media res por día, ahora no vende una res por semana. Por eso digo que los gobiernos deberían darle plata a los negros, porque el negro la gasta, los Cavallo, los Martínez de Hoz la llevan a Suiza.*

ATILIO MIGLIANELLI, ex trabajador portuario y vecino whitense



### 8

*El gerente de Petroquímica me dijo que las plantas del Polo era como tener un tigre dentro de una jaula. Lo único que había que tratar era que no se escapara. Ustedes se imaginan la tranquilidad con la que me vine.*

MARTA BOSSIO, vecina del barrio 26 de Septiembre (enfrente al Polo)

### 9

*Nosotros fuimos parte de esa torta llamada ferrocarriles, telefonía, marina mercante, gas, donde ya para ese tipo de políticas todo lo que era Estado era sinónimo de malo. Después nos dimos cuenta que no era tan así y hoy está regido por un monopolio.*

ROBERTO MILIO, trabajador de dragas y sindicalista

### 10

*En ningún lugar del mundo pueden coexistir un puerto pesquero con un puerto industrial. Son incompatibles.*

EDUARDO DEFILIPPIS, ex Secretario adjunto de la Cámara de pescadores artesanales de Ing White

### 11

*En el año '66 hubo una huelga grande. Ahí desapareció la bolsa de cereal. Se empezaron a reducir los puestos de trabajo, a mecanizarse muchas cosas. Por ejemplo, hoy acá hay ciento y pico de afiliados, y hay 2 barcos; capaz hay 10 o 12 personas trabajando. Más de eso no hay. En los años '60 podían llegar a trabajar 200 o 300 personas por día.*

CARLOS FLORIDO, ex estibador y sindicalista de SUPA

### 12

*Antes los prácticos dependían de Prefectura. De golpe y porrazo nos encontramos con que teníamos que ser empresarios. El cambio se produjo en los '90, fue un cambio así, de un día para el otro.*

JULIO SOMONTE, práctico de puerto jubilado

### 13

*Actualmente el Polo ha crecido, hay más producción. Económicamente el personal está mejor. Pero las empresas consumen muchísimo gas, y nosotros sufrimos los cortes de gas en el invierno.*

CARLOS RICKE, ex trabajador de Monómeros Vinílicos, empresa mixta que integraba el Polo Petroquímico

### 14

*En el '93 me recibí de técnico electromecánico. Yo salía con una mochila en bicicleta y me iba a repartir currículum, pero las empresas no los agarraban. Te decían: "Pibe, acá estamos echando gente, tercerizando, no tomando gente".*

CRISTIAN PIEREZ, ex trabajador de una empresa contratista del Polo y actual empleado de ABSA

### 15

*Ahora la tripulación es toda argentina. Antes, algunos remolcadores ponían bandera panameña. Trabajabas con un convenio panameño. Te decían: "Si no te gusta, andá a quejarte a Panamá".*

JULIO CÉSAR CÓRDOVA, trabajador de remolcadores y sindicalista

# EN LA CAJA TEÓRICA SE PUEDEN ENCONTRAR TEXTOS COMO ÉSTOS


BOURDIEU, Pierre (dir.), La miseria del mundo, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2007.

GRAMSCI, Antonio, Sobre la racionalización de la producción y del trabajo, en: *Antología*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 1999.

FOUCAULT, Michel, "Nietzsche, la filosofía, la historia", en *Microfísica del Poder*, Ediciones La Piqueta, Madrid, 1992.

LUKÁCS, György, *Ontología del ser social. El trabajo*, Editorial Herramienta, 2004.

MARAZZI, Christian, *El sitio de los calcetines. El giro lingüístico de la economía y sus efectos sobre la política*, Akal, Madrid, 2003.

PORTELLI, Alessandro, *La orden ya fue ejecutada. Roma, las Fosas Ardeatinas, la memoria*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2004.

TROTSKY, León, *Problemas de la vida cotidiana. El nuevo curso*, Editorial Antídoto, Buenos Aires, 2005.




# FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA


Archivo Fotográfico del Museo del Puerto de Ing. White.

Archivo de Documentos del Museo del Puerto de Ing. White.

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS, *Guía Portuaria*, ediciones anuales de 1974 a 1981.

COLEMAN, Arturo H., *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina. 1887-1948*, Bahía Blanca, Imprenta Panzini, 1949.

CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA, *Anuario del Puerto de Bahía Blanca*, ediciones 2006 y 2008.

CONTE, José Egidio, Mi vida y pasión por el puerto, publicaciones Altair, Bahía Blanca, s/f.

*Crónicas históricas*. Embarcados, Sindicato de Personal Embarcado en Dragado y Balizamiento, Buenos Aires, 2006.

PUCCIARELLI, Alfredo, *Los años de Menem. La construcción del orden neoliberal*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2011.

SÁBATO, Arturo, "El crecimiento económico y sus prioridades", en: *Introducción a los problemas nacionales. Curso dictado en el Centro de Estudios Nacionales*, Ed. CEN, Buenos Aires, 1964.

MORGAN, Dan, *Los traficantes de granos*, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

TONELLOTTO, Sandra, "El proceso de descentralización de un área portuaria de jerarquía nacional" en: Roberto Bustos Cara (coord.), *Ateliers de Caravelle, procesos de transformación territorial del sur de la provincia de Buenos Aires*, nº 4, Universidad de Toulouse, septiembre de 1995.

---"La ruptura de la simbiosis entre Estado nacional, Nación y puerto de Bahía Blanca", en: Mabel N. Cernadas de Bulnes y Roberto Bustos Cara (comp.), *Estudios regionales interdisciplinarios*, UNS, 1998.

TRUJILLO, Luciano, *El puerto de Bahía Blanca tras la reforma del Estado: desregulación, descentralización y transformación*, EdiUNS, Bahía Blanca, 2006.

VARESI, Gastón Ángel, *La configuración del modelo post-convertibilidad: políticas económicas y fracciones de clase en Argentina*. 2002-2007, UNLP, 2012.

VITALE, Francisco, *Memorias de un pescador de la ría de Bahía Blanca*, publicaciones Altair, Bahía Blanca, 2003.

ZINGONI, José María, *Arquitectura industrial. Ferrocarriles y puertos. 1880-1930*, EdiUNS, Bahía Blanca, 1996.

# ÍNDICE


**Dice una docente** ..... 3

**Acá** ..... 5
El problema y la acción ..... 6
El método también tiene historia ..... 7
Los materiales ..... 8

**Ciclo I: trabajadores, obreros, operarios, laburantes... o de cómo se fueron modificando el concepto y las prácticas del trabajo portuario en las últimas décadas** ..... 9

Un pescador cuenta qué queda y qué no de la pesca artesanal ..... 11
Una charla entre estibadores en el SUPA de Ingeniero White ..... 15
Un especialista dice que los contenedores transportan toneladas de futuro ..... 21
No zafás ni a gancho (frase de marinero) de hacerte preguntas (¡porque nosotros somos la patronal!) ..... 27

**Ciclo II: Puerto: trabajadores y privatización** ..... 35

Trabajadores de dragas nos cuentan acerca del *arte de dejar todo parejito y limpio abajo sin que se vea* ..... 37
Tres prácticos jubilados nos cuentan por qué el primero que embarca en un buque que llega del exterior es el práctico ..... 43
Cuatro trabajadores de remolcadores nos cuentan sobre la tarea de entrar y sacar los buques del muelle ..... 51
Amarradores del puerto nos cuentan acerca del trabajo de amarrar un buque en el muelle (y desamarrarlo) ..... 59
Estibadores de COPEL nos cuentan sobre su trabajo y sobre su organización ..... 69
Diálogo entre un economista, un ingeniero, un administrador y un trabajador portuario acerca de la última etapa del puerto ..... 81

**Ciclo III: Polo: el craqueo del craqueo. Historia y presente del Polo Petroquímico de Bahía Blanca** ..... 91

Polo: Petróleo, Etileno y Nación ..... 93
El barrio y el Polo: ¿el huevo o la gallina? ..... 101
Un Polo de expectativas: ¿para quién? ..... 107
De la "magia" de la química a las condiciones de trabajo I ..... 115
De la "magia" de la química a las condiciones de trabajo II ..... 121

**Ciclo IV: Gallinas y Elevadores de Granos. Para una historia del cereal en Ing. White** ..... 131

El cereal en el elevador Nº 5 de la ex Junta Nacional de Granos ..... 133
El cereal en un camión tolva ..... 139
El cereal en un humedímetro ..... 145
El cereal en una rodaja de pan lactal ..... 149
El cereal en una botella de aceite ..... 153

**Ciclo V: Manzana y Estado. Acerca de la industria en Ingeniero White** ..... 157

Hablar del dragado es hablar del puerto ..... 159
YPF: El Estado también se cocina ..... 163
Polo: el estado se hace cargo / Polo: privatización y después ..... 169

**... y allá (invitación a usar el libro)** ..... 175

**15 testimonios indispensables para entender las transformaciones en el puerto en las últimas décadas** ..... 176

**Bibliografía** ..... 178

Cada taller implicó una articulación compleja entre instituciones (el museo, una escuela, un sindicato, un ente administrativo, etc.), y distintos actores sociales (trabajadores, sindicalistas, vecinos, funcionarios, economistas, docentes, etc.).
Por eso, hacer un taller es aprender de a muchos.

# GRACIAS A...

**TRABAJADORES, VECINOS**...
Raúl Marín, Carlos Florido, Mario Martínez, Carlos Antivil, José Luis Parra, Francisco Vitale, José Aguilera, Claudio Conte, Julián Harari, Jorge Frapolli, Raúl Florido, Raúl Durdos, Rubén Tellechea, Emilio Ale, Miguel Garelli, Raúl Franco, Aldo Andragnez, Luis Pérez, Estela Rossi, Atilio Miglianelli, Daniel Ponce, Juan Carlos Domínguez, Adolfo Gallo, Ricardo Cairós, Julio César Córdova, Cristian Gendana, Julio Somonte, Orlando Stivala, Néstor Videla, Aldo Basich, Javier Paredes, Atilio Aversano, Vicente Aversano, Gustavo Aranguren, José Egidio Conte, Norberto Valentín, Néstor Alfieri, Francisco Orfano, Daniel Aversano, Olga Glavópolo, Filomena Tagliamonte, Julio César Cardoni, Horacio Morantes, Alberto Dugscher, Javier Currulef, Omar Carbone, Roberto Milio, Ramón “Nene” Pagella, Jorge Cincunegui, Mario “Chiche” Sartor, Oscar Reynafé, Carlos Ricke, Cristian Pierez, Gabriel Matarazzo, Rubén Barrera, Mario Tellería, Carlos Parrotta, Cintia Martínez, Nélida Bouzón, Ida Tumini, Marta Bossio, José Alberto “Pepe” Rodríguez Masagué, Alberto Castellano, Juan Carlos Melinger, Enrique García, Alejandro Loza, Néstor Tamborindeguy, Marcelo Faiazzo, Ariel Zaragoza, Eulalia Lorenzo, Diego Mogrovejo, Rafael Corral, Ricardo Amici, Osvaldo Fioramonti, Beatriz “Goosie” Allan, Mario García, Pascual Pietracatella, Sinforina de León, Silvio García, Raúl “Mumi” Alonso, Raquel Martínez, Aníbal Perpetua, Marcelo Domenech, Elcira Pecoraio, Cristina Leiva, Graciela Discioscia, Raúl Fabiani, María Silveria Nucci, Jimena Panis, Walter Veppo, Miguel Ángel “Tula” Melcon, Raúl Gertiser, Adrián “Pigüi” Álvarez, Jorge “Poroto” Garabán.

**DOCENTES**
Natalia Schnaider, María Gabriela Rodríguez, Paola Schieda, Diego Poggiese, Claudia Bongiorno, Gladys Agüero, Silvana Gardié, Analía Lusarreta, Eugenia Justo, Silvia Gamero, Ana María Zubillaga, Ana María Álvarez, Julia Bianco, Patricia Curcio, Claudia Hernández.

Y a Natalia Fiore, Natalia Fanduzzi, Mariana Fernández, Francisco Cantamutto, Daniela Ricke y las integrantes de la Asociación de Amigos del Museo del Puerto.

**ESCUELAS**
EES Nº1 de Ingeniero White, EES Nº8, EES Nº2, EES Nº5, EES Nº11, EES Nº10, EET Nº1 de Ingeniero White, ESB Nº344, Ciclo Básico de las EMUNS, Escuela de Educación Secundaria Agraria Nº1 de Bajo Hondo (Coronel Rosales).

**... por haber compartido esta experiencia con nosotros!**

*Proyecto Talleres- Equipo*
Coordinación general: Sergio Raimondi. Confección hojas didácticas: Milagros Bilbao, Luciano Campetella, Matías Gil Robert, Germán Jorge. Colaboración en el Ciclo I: Eleonora Ardanaz. Organización y coordinación de talleres: Milagros Bilbao, Luciano Campetella. Consultor territorial: Raúl "Mumi" Alonso. Desayunos: Osvaldo Fraga, Rosa Ale, Asociación Amigos del Museo.

*Publicación*
Textos: Milagros Bilbao, Luciano Campetella. Diseño: Matías Gil Robert.
Colaboración: Lucía Bianco, Germán Jorge.

*Intendente Municipal de Bahía Blanca*
Gustavo Bevilacqua

*Director Instituto Cultural*
Sergio Raimondi

*Responsable Museo del Puerto*
Leandro Beier

MUSEO del PUERTO
de Ingeniero White

PUNTOS
DE CULTURA

Esta publicación fue realizada mediante el subsidio del programa Puntos de Cultura de la Secretaría de Cultura de la Nación

300 ejemplares impresos en Imprenta La Piedad, Bahía Blanca, Agosto de 2013